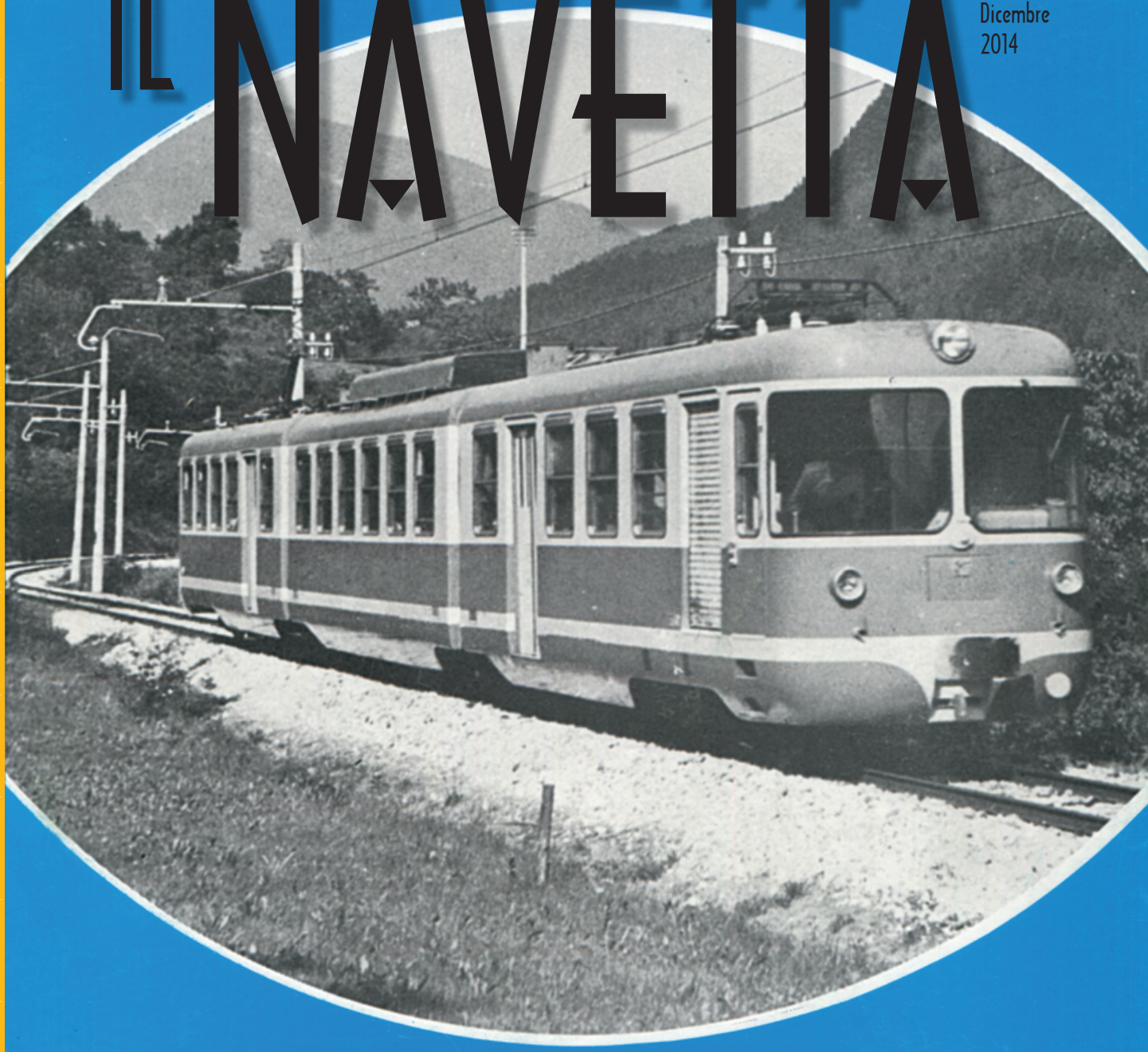
FERROVIA ELETTRICA TRENTO-MALÈ

IL NAVETTA

N. 21
Dicembre
2014



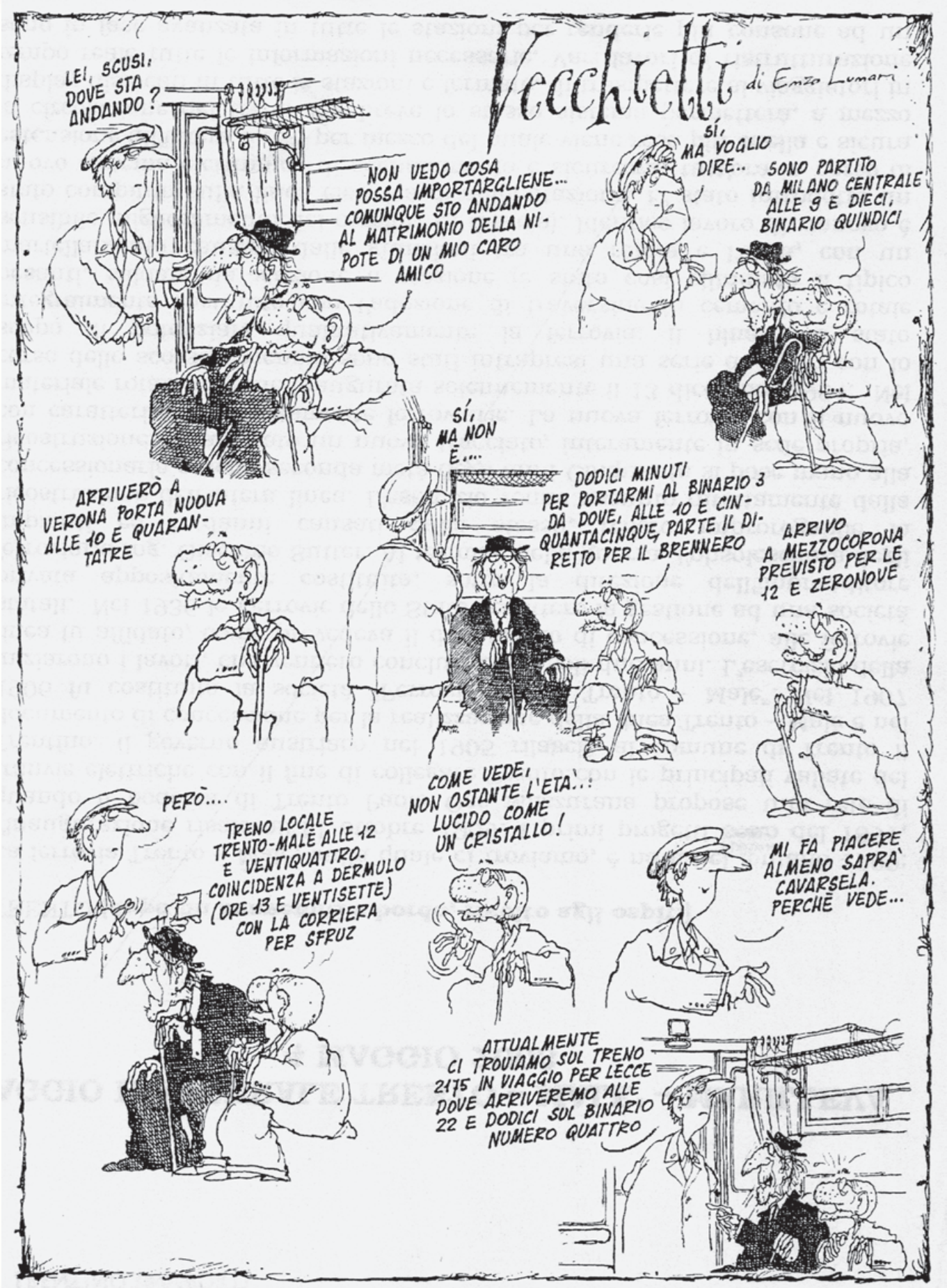
ORARIO ESTIVO 1981

IN VIGORE DAL 1°-7 AL 31-8

FERROVIA - AUTOSERVIZI

PERIODICO DEL GRUPPO FERMODELLISTICO FERAMATORIALE
ARNALDO POCHER DI TRENTO RISERVATO A SOCI E SOSTENITORI

ASSOCIAZIONE GRUPPO FERMODELLISTICO FERAMATORIALE ARNALDO POCHER TRENTO



(da AMICOTRENO n°2/3 1992, archivio Mario Forni)

La Ferrovia Trento-Malé è, per il Trentino, un significativo esempio di come sia possibile privilegiare gli spostamenti su rotaia anziché su strada. Lo dimostrano i dati del numero di viaggiatori in continua crescita.
Cinquant'anni d'esercizio sono un'occasione importante da ricordare e festeggiare. Il mezzo secolo della Trento-Malé offre l'opportunità di fare il punto su questa linea ferroviaria che è un buon modello di alta qualità, funzionalità ed efficienza di trasporto pubblico locale.
La rete dei trasporti pubblici della Provincia autonoma di Trento sta operando, su diversi livelli e per le differenti esigenze, all'insegna della sostenibilità ambientale: la Ferrovia Trento-Malé rimane, in questo senso, un fiore all'occhiello del Trentino. La costante progressione sia tecnologica, sia sul piano dell'offerta con ottimi standard di qualità diventa, anche, un esempio per l'ambito nazionale. L'auspicio è che il Trentino, guardando a quest'ottimo modello di mobilità delle persone, possa migliorare continuamente la sua rete di trasporto pubblico.

Mauro Gilmozzi
Assessore della Provincia Autonoma di Trento alle Infrastrutture e all'Ambiente

L'8 settembre 2005, con un treno speciale Trento – Cles, con a bordo la Giunta provinciale al completo, fu ufficialmente presentato il nuovo elettrotreno Alstom della serie ETi 400. Il sostanzioso investimento da parte della Provincia autonoma di Trento per l'acquisto di 14 unità tecnologicamente avanzate di questo tipo, ha coronato il processo di ammodernamento e potenziamento di infrastrutture (pure a carico della Provincia) e rotabili della Ferrovia Trento – Malé in atto dall'inizio degli anni Novanta. In quest'immagine, resa possibile grazie ad una "sosta fotografica" del treno speciale sullo spettacolare ponte di Santa Giustina, l'omonima diga fa da sfondo ad un primissimo piano del nuovo elettrotreno. (Foto Emiliano Voltolini)

Nel campo dei trasporti ferroviari, a livello nazionale quest' anno ricorre il 175° anniversario della prima ferrovia in Italia e cioè la Napoli-Portici inaugurata il 3 ottobre 1839. A livello locale invece, esattamente il 13 dicembre 1964, entravano in servizio sulla rinnovata linea Trento-Malé, i nuovi rotabili: 3 elettrotreni e 5 elettromotrici in sostituzione dell'ultracinquantenne materiale rotabile della fornitura iniziale. Si trattava di un cambiamento epocale nel collegamento ferroviario delle valli del Noce e della Piana Rotaliana con Trento. In questi 50 anni per adeguarsi alle sempre maggiori esigenze di spostamento delle popolazioni la FTM si è sempre adeguata implementando, quando necessitava, il parco mezzi come avvenuto nel 1967 e 1968 con due elettrotreni, nel 1974 e 1977 con due carrozze semipilota e nel 1994 con 4 elettrotreni. Ma ciò che sicuramente ha segnato una pietra miliare è stata l'introduzione, avvenuta a partire dal 2005, di 14 elettrotreni di ultima generazione. Questi convogli, oltre ad un elevato comfort di marcia, grazie al piano ribassato, permettono l'accesso anche alle persone anziane con problemi di deambulazione, ai diversamente abili e alle mamme con carrozzine; vi è anche la possibilità del carico di biciclette in estate e sci in inverno. Parallelamente la Società ha introdotto miglioramenti anche per quel che riguarda l'infrastruttura come la sostituzione completa del binario adottando rotaie più pesanti e traverse in cemento; è stata anche rifatta la linea aerea e potenziate le sottostazioni di alimentazione; i passaggi a livello sono tutti muniti di barriere ed è stato introdotto un nuovissimo sistema di sicurezza per la gestione centralizzata del traffico ferroviario. Non va dimenticato l'avvenuto prolungamento della linea fino a Marilleva (2003), prima parte di un futuro proseguimento fino a Fucine e l'interramento a Zambana (2007) che anche in questo caso prelude al successivo e già progettato interramento della stazione di Lavis.

Da qualche tempo si parla anche di un prolungamento della linea verso sud fino a Mattarello per servire il NOT (nuovo ospedale di Trento) e il Muse.

Sembra proprio che l' ultracentenaria "Vaca Nonesa" anziché invecchiare sia destinata a ringiovanire, dando ragione a chi, negli anni Cinquanta, ha deciso il suo rinnovo anziché la sua soppressione alla stregua di molte altre ferrovie nazionali e anche locali.

Il coordinatore
Carlo Peretti

Il ponte-viadotto di Santa Giustina appena terminato ad opera dell'impresa Astaldi. (foto Gadler)

In copertina: *Prima pagina dell'orario 1981 (Archivio Mario Forni).*
Realizzazione grafica Gianni Battistata, coordinamento Paolo Marini.

Una bella casa padronale, il castello (sec. XIII) e l'ottocentesca parrocchiale dedicata a San Bartolomeo incorniciano magnificamente a Caldés un elettrotreno Alstom proveniente da Trento. E' il 20 ottobre 2014. La Ferrovia Trento – Malé da oltre cento anni è parte integrante del paesaggio delle valli del Noce. (foto Domenico Pancheri)

Aneddoti

LA GRANDE NEVICATA (ORARIO CONTINUATO)

I mesi di novembre e dicembre del 1969 non erano stati particolarmente nevosi e nemmeno gran parte del mese di gennaio 1970, ma il 26 si poteva immaginare che sarebbe stata una giornata critica, infatti fin dal primo mattino la neve è cominciata a cadere copiosa pur non causando particolari problemi, anche perché il locomotore, attrezzato a spartineve, continuava a fare la spola sull'intera linea; si registravano ritardi nell'ordine dei 5 – 10 minuti dovuti, in qualche caso, alla manovra a mano degli scambi per mancanza di corrente, in quanto gli impianti delle stazioni erano alimentati dalle linee elettriche dei rispettivi paesi.

A metà pomeriggio il locomotore si guastava fra la Rocchetta e Mezzolombardo ed è stato necessario trainarlo a Trento con un treno viaggiatori, ma intanto la neve continuava a cadere in abbondanza. Quel giorno il mio turno prevedeva l 'effettuazione del treno n° 20 da Trento alle ore 18.13 per Malé quindi, all'orario previsto, con il macchinista abbiamo approntato il convoglio che, causa diversi guasti ad altri rotabili, era eccezionalmente composto da un solo elettrotreno. La partenza da Trento è avvenuta già con una decina di minuti di ritardo a causa dell'attesa del treno in arrivo da Malé, ma è a Mezzolombardo che la situazione cominciava a complicarsi a causa di un altro incrocio con un treno da Malé che viaggiava con più di un' ora e mezza di ritardo; il Dirigente del movimento non ha potuto spostare l' incrocio in un stazione più a monte perché il telefono di servizio non funzionava per rottura dei fili in più punti.

La stazione era completamente al buio per assenza di corrente a 220 V ed è stato quindi necessaria la manovra a mano degli scambi, manovra resa difficoltosa dai circa 40 cm. di neve caduta. La partenza è avvenuta con quasi 2 ore di ritardo.

Visto che non si è dovuto fare la fermata a Sabino, si sperava che con la rincorsa si potesse arrivare a Mollaro senza problemi ma, giunti a una decina di metri dal sottopasso della strada statale, il treno si è improvvisamente bloccato per mancanza di corrente a 3000 V.

Per poter escludere che si trattasse di problemi alla linea aerea, il macchinista ha provveduto a controllare il convoglio e si è accorto che la valvola fusibile, posta sul tetto, era

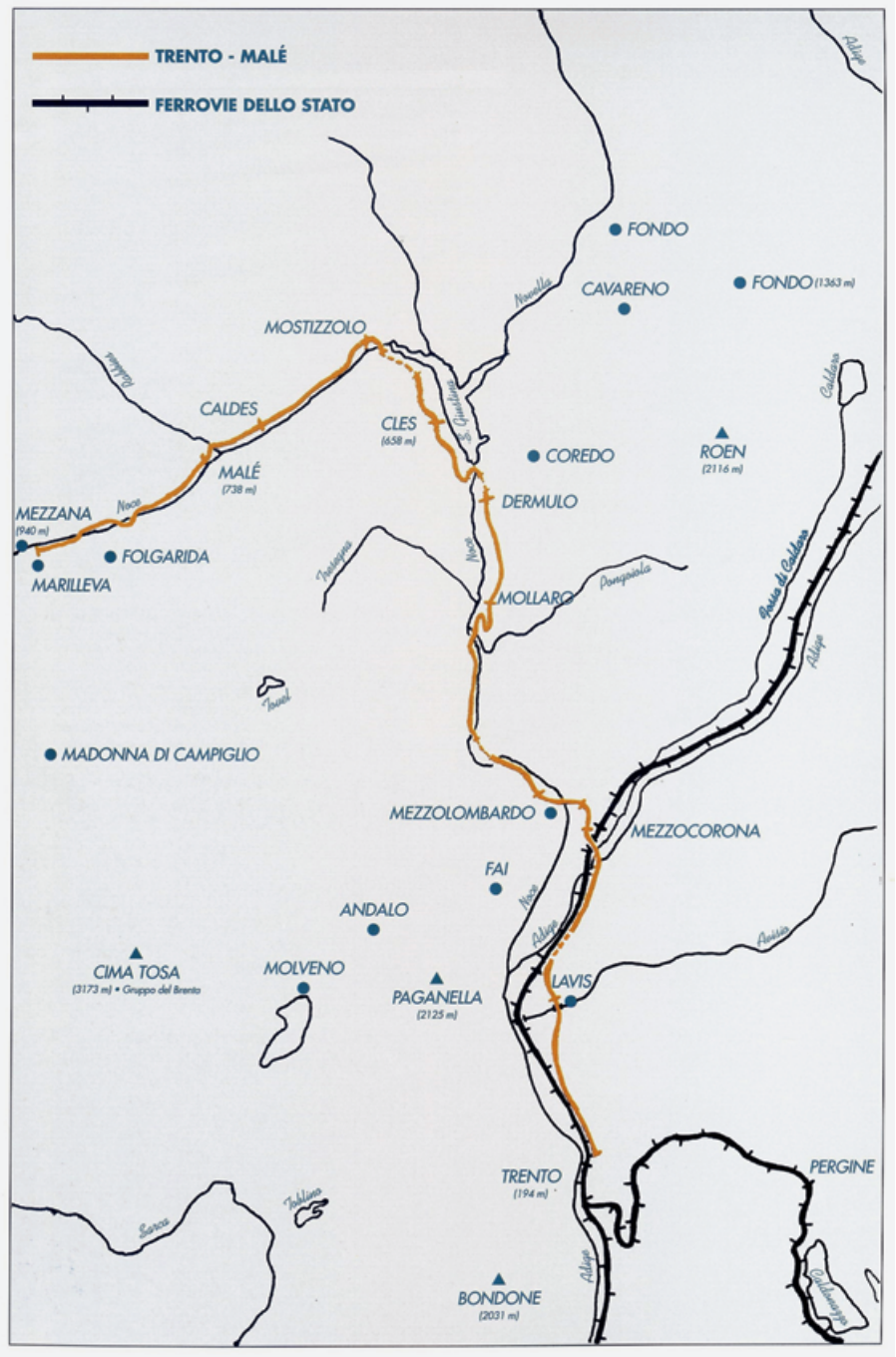
Bellissima immagine del noto fotografo Flavio Faganello, scattata nel 1966, in cui un'elettromotrice Stanga/ TIBB è ripresa sul ponte di Santa Giustina: fanno da sfondo Castel Valèr (sec. XIII), attorniato da estesi frutteti (le note mele della Valle di Non) e le propaggini delle Dolomiti di Brenta. (foto Flavio Faganello)

saltata probabilmente per l' eccessivo assorbimento dei motori, visto che il treno doveva aprirsi un varco nella neve spingendola con la parte anteriore. Dal momento che a bordo c' era il ricambio, si decideva la sostituzione della valvola utilizzando l' apposita scaletta che permetteva l' accesso al tetto in sicurezza (la valvola era posizionata nella parte esterna e quindi non si doveva salire sul tetto, cosa che sarebbe stata pericolosa per la presenza della linea aerea); siamo quindi ripartiti con ulteriori 30' di ritardo. A Tassullo c'era l'incrocio con l'ultimo treno che da Malé andava a Trento, ed anche in questo caso è stata necessaria la manovra a mano degli scambi, con una perdita di tempo di 20' che portava a h. 2,50 il ritardo complessivo. Arrivati a circa 100 m dalla stazione di Bozzana, il treno si fermava ancora, ma questa volta definitivamente. Con i pochi viaggiatori rimasti sul treno, a fatica si è raggiunta la stazione e poi il sovrastante paese dove, da un locale pubblico, fortunatamente ancora aperto, ho potuto chiamare il capo impianto di Malé che con un piccolo autobus ha prelevato i passeggeri che ha poi portato a destinazione.
Ritornato sul treno, con il macchinista ci siamo rannicchiati nello scompartimento più piccolo in attesa del treno soccorso (locomotore LC 21 riparato) che ci ha trainati fino a Malé dove siamo arrivati alle ore 4.30.
Dopo aver bevuto un paio di caffè per tenerci svegli, siamo ripartiti con il treno n.1 previsto dal turno alle ore 5.55 per Trento senza quindi aver chiuso occhio.

Carlo Peretti

I primi cinquant'anni della "nuova" ferrovia Trento-Malé

Cinquant'anni fa, domenica 13 dicembre 1964, giorno di Santa Lucia, tradizionale festa trentina pre-natalizia, veniva con solennità inaugurata la "nuova" Trento – Malé. Si può bene immaginare l'emozione/commozione non solo dei vertici aziendali, ma anche di tutto il personale che per molti lunghi anni aveva temuto di perdere, in parte, il proprio posto di lavoro se la tranvia fossa stata sostituita con un'autolinea! Nuovo tracciato, nuove stazioni (compresa quella "provvisoria" di Trento Piazza Centa), nuovo materiale rotabile: praticamente non rimaneva più nulla del vecchio tram asburgico, entrato in servizio nel lontano 1909. A parte alcuni carri merci (conservati per trasporti interni di servizio) e … l' "anacronistico" scartamento ridotto, cosi definito con polemico sarcasmo dal quotidiano Alto Adige in un articoletto che ricordava l'ultimo viaggio delle anziane motrici originarie avvenuto il 9 dicembre.



Cartina con tracciato della ferrovia Trento-Malé-Marilleva, estratta dal libro "Rotaie nelle Valli del Noce" di Mario Forni, attualizzata da Emiliano Voltolini

Una breve riflessione in premessa: cinquant'anni fa venivano inaugurato in Giappone lo Shinkansen tra Tokio e Osaka, prototipo mondiale dell'alta velocità ferroviaria. In Italia veniva inaugurata l'Autostrada del Sole, ma in quegli anni Sessanta venivano soppresse diverse linee ferroviarie di interesse locale con caratteristiche simili a quelle della "nuova" Trento – Malé. Questa linea veniva integralmente trasformata da tranvia in ferrovia, mentre altre linee venivano soppresse … E' legittimo chiedersi quali fossero le strategie nazionali nel settore dei trasporti in quegli anni? Qualcuno risponderà: *"Non molto diverse da quelle di oggi …"*

Come si decise di trasformare la Trento - Malé

La necessità di trasformare la linea tranviaria extra-urbana in una vera e propria ferrovia era già diventata impellente alla vigilia dell'ultimo conflitto mondiale. Due erano le esigenze improrogabili: rettificare il tracciato della tranvia, particolarmente tortuoso, per ridurre sensibilmente i tempi di percorrenza e allontanare il binario (unico) dalla sede stradale, fonte di costante pericolo e reciproco intralcio

con la crescente circolazione automobilistica. La ridotta (o quasi nulla) manutenzione ed i danneggiamenti subiti durante il conflitto resero poi ulteriormente inderogabile l'ammodernamento di questo collegamento su ferro tra il capoluogo trentino e le valli di Non e di Sole. Il governo italiano approvò, attraverso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con voto n°3415 del 22 dicembre 1948, il progetto di ricostruzione della Trento – Malé, in sede propria, ma con il mantenimento dello scartamento ridotto (1000 mm), come proposto, pur con opportune varianti, dalla direzione della tranvia. Certamente a concorrere a questo voto favorevole furono i vari parlamentari trentini, non ultimi il senatore Enrico Conci, già fautore della tranvia Trento – Malé in epoca austroungarica, e lo stesso Presidente del Consiglio, Alcide De Gasperi. Malgrado tutto, l'opposizione a questo tipo di progetto di ricostruzione fu vigorosa in ambito tecnico e politico (in ambiente provinciale e regionale, anche tra le file dello stesso partito di maggioranza, cioè la Democrazia Cristiana). La contestazione riguardava soprattutto la scelta dello scartamento ridotto, giudicato inidoneo al trasporto merci che si prevedeva particolarmente vivace grazie allo sviluppo della frutticultura. Lo scartamento normale avrebbe permesso l'inoltro diretto dei carri sulla rete ferroviaria nazionale senza necessità di trasbordi. La direzione sociale della tranvia insisteva invece sulla considerazione che lo sviluppo del traffico sulla Trento – Malé fosse da prevedersi nel trasporto locale di persone piuttosto che di merci. Per questo motivo, evidenziava che lo scartamento ridotto sarebbe risultato più che ottimale, con una sensibile riduzione dei costi di costruzione, grazie ad una sede ferroviaria maggiormente adattabile alla morfologia del terreno (se non superiore, a parità di una velocità media commerciale prevista con lo scartamento ordinario) e ad un ridotto dimensionamento delle opere d'arte. Inoltre le nuove tratte man mano che venivano realizzate sarebbero potute essere attivate subito, opportunamente raccordate con la vecchia linea, senza attendere il termine dei lavori su tutta la nuova ferrovia; anche per quanto riguarda il materiale rotabile (considerati i tempi lunghi, come si vedrà, per la fornitura di quello nuovo) si sarebbe potuto nel frattempo utilizzare quello originario. Per il trasporto merci si sarebbe ovviato al costoso trasbordo con l'adozione dei cosiddetti "carrelli trasportatori" mediante i quali è possibile l'inoltro sulla linea a scartamento ridotto di carri a scartamento normale. Infine, con una inevitabile indipendenza dalla rete ferroviaria statale, si sarebbe potuta garantire una maggiore regolarità dell'esercizio, considerando con ciò anche una maggiore semplificazione e flessibilità normativa regolamentare. I treni della nuova Trento – Malé a scartamento normale avrebbe utilizzato, per ovvi motivi, la linea Verona – Brennero fino a Mezzocorona, e, malgrado la presenza del doppio binario, non avrebbero certamente goduto di una "marcia privilegiata" rispetto ai treni della rete statale! La battaglia tra le due fazioni, efficacemente denominate "normalisti" e "ridottisti", durò per alcuni anni, anche dopo l'emanazione, nel 1951, della prima legge a favore della ricostruzione della Trento – Malé (Legge 2 aprile 1951 n°294), con relativo finanziamento (lire 2.300.000.000). In precedenza si dava anche addirittura per scontata la ricostruzione con l'adozione dello scartamento normale: un lungo articolo del Corriere della Sera del 12 agosto 1950, a firma di Enzo Grazzini, dal titolo *"Al vecchio tram di Malé nuova dignità, nuove macchine"*, precisava nel sottotitolo *"Dopo quarant'anni di onesto e fragoroso servizio, avrà lo scartamento normale e diventerà un rispettabilissimo treno allacciato ai grandi tronchi ferroviari"* … Non si dimentichi infine che, nel frattempo, prese piede anche il movimento di coloro che volevano semplicemente la definitiva soppressione del servizio su ferro, l'istituzione di un servizio autobus e il potenziamento della viabilità stradale delle valli. Ma la volontà "politica" di portare a compimento la ricostruzione della tranvia come sollecitato dalla direzione sociale, mantenendo la scartamento ridotto, ebbe la meglio su tutte le altre proposte e sollecitazioni.

Iniziano i lavori

Dopo l'emanazione di una seconda legge nel 1952, con relativo ulteriore finanziamento, nell'aprile del 1953 ebbero inizio i lavori di ricostruzione, affidati, previo gara, all'impresa Astaldi. Per problemi legati agli espropri e per l'opposizione continua dei "normalisti", il lavoro procedette però a rilento. Vennero anche sollecitate delle modifiche di tracciato rispetto al primitivo progetto. Nel 1955 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvò il progetto definitivo di ricostruzione. Pure i finanziamenti, con le varianti apportate, iniziarono a scarseggiare. Nel 1957 e nel 1959 altre due leggi dello Stato permisero di rifinanziare l'opera, giungendo ad un importo complessivo di lire 6.295.000.000.
Il primo tratto di nuova linea entrato in servizio, opportunamente raccordato con la linea storica (come lo furono i tratti seguenti che man mano venivano completati), fu quello tra le fermate di Nave e Sorni, lungo il quale, nel 1953, fu dato il primo colpo di piccone: l'attivazione ebbe luogo il 13 novembre 1955, con il contestuale abbandono del vecchio tracciato. Il 25 giugno 1961, col termine dei lavori tra Cles e Malé (nel 1954 era stato sospeso il servizio tranviario e sostituito con autobus tra queste due borgate, causa il pessimo stato degli impianti fissi ed uno smottamen-

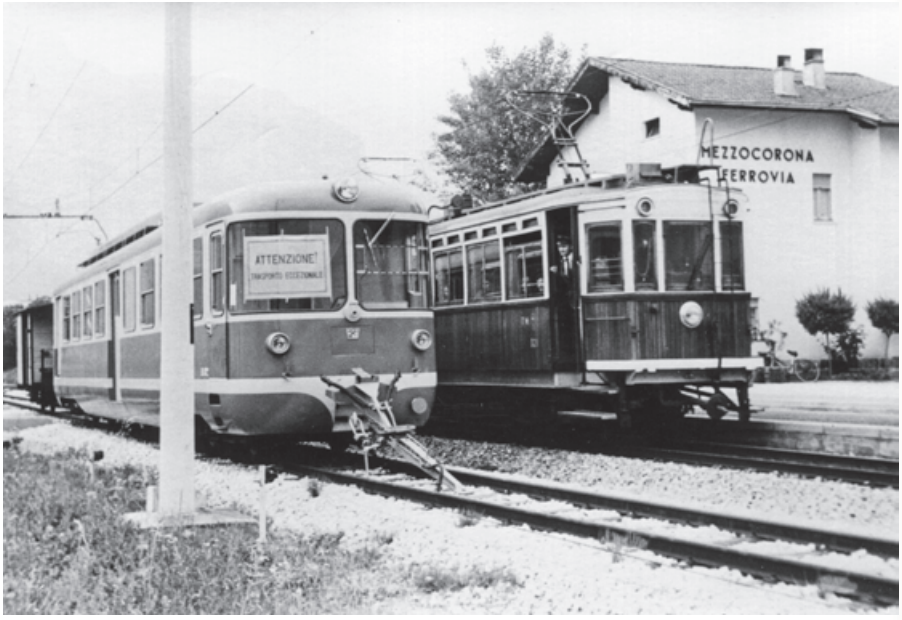
to avvenuto tra Cles e Mostizzolo), l'intera nuova ferrovia entrò in servizio. Questo avvenne con l'esclusione del breve tratto, a Trento, tra Piazza Centa (sede del deposito e delle officine sociali) e Piazza Silvio Pellico (ubicazione dell'originaria stazione capolinea di Torre Verde), dove rimase in servizio il breve percorso tranviario. Questo in attesa di definire dove realizzare la nuova stazione terminale cittadina che si auspicava edificare presso quella FS di Piazza Dante.

Le caratteristiche tecniche essenziali della nuova ferrovia erano le seguenti (tra parentesi i valori corrispondenti della precedente tranvia): lunghezza della linea km 55,7 (km 59,6), raggio minimo delle curve m 80 (m 35; in un caso, a Lavis, m 28) , pendenza massima 50 ‰ (53 ‰), rotaie da 30 kg/m, di seconda mano, sulla tratta Trento – Mezzolombardo, rotaie da 27,6 kg/m, nuove, sulla tratta Mezzolombardo – Malé (in sede propria Vignole da 21,8 kg/m, in sede stradale, a gola, da 35 kg/m).

Per quanto riguarda l'elettrificazione, si scelse di adottare la stessa tensione divenuta standard sulla rete ferroviaria statale, cioè i 3 kV corrente continua, con linea di contatto con sospensione longitudinale a catenaria (la tranvia era alimentata a 800 V corrente continua). Ci fu chi propose una scelta diversa: all'inizio del 1957, il prof. Ernesto Stagni del Politecnico di Milano, attraverso le pagine dell'autorevole rivista tecnica "Ingegneria Ferroviaria", suggerì l'opportunità di elettrificare la nuova ferrovia in corrente alternata monofase a frequenza industriale 50 Hz, ad alta tensione: tale sistema aveva ricevuto un particolare sviluppo in Francia nel dopoguerra e si stava rapidamente diffondendo nel mondo con le nuove elettrificazioni ferroviarie essenzialmente per i sensibili minori costi di installazione. Il prof. Stagni sosteneva che l'elettrificazione della Trento – Malé in alternata monofase 50 Hz avrebbe giustificato una rapida conclusione dei lavori di ricostruzione della ferrovia che, come si è visto, in quel periodo languivano per carenza di finanziamenti; l'applicazione di questo sistema (sperimentale in Italia) sarebbe stato il "biglietto da visita" dell'industria italiana del settore per potersi affacciare al mercato mondiale. Il lavoro di ricostruzione procedette ugualmente, pur mantenendo la scelta dell'elettrificazione in corrente continua. Per l'attrezzaggio della linea aerea di alimentazione si decise altresì di utilizzare quello standard FS. Per la palificazione, con esclusione delle brevi tratte parallele ai binari della Verona – Brennero dove furono posati pali a traliccio tipo C, fu generalizzato l'uso del palo in cemento armato centrifugato prodotto dalla SCAC. A proposito, si può ricordare che la nota azienda trentina SCAC (Società Cementi Armati Centrifugati), all'epoca con sede a Milano, ma con lo stabilimento principale situato a Mori Ferrovia, supplicò letteralmente la direzione della Trento – Malé, nella persona del direttore ing. Giovanni Spagnoli, con una lettera inviata il 30 aprile 1954, di adottare come palo di sostegno standard quello in cemento da loro prodotto. Pena la chiusura dello stabilimento, per carenza di ordinativi!

L'opera d'arte più ardita e spettacolare realizzata è sicuramente quella del viadotto in cemento armato di Santa Giustina, presso l'omonima diga. Costruito negli anni 1957-1959, fu all'epoca il più alto ponte ferroviario del mondo. L'arco centrale, con una luce di 78 metri, sovrasta di oltre 140 metri il torrente Noce che scorre in una profonda e stretta gola. Altre opere d'arte notevoli sono il ponte di Mostizzolo, sempre sul Noce, alto oltre 90 metri sul pelo dell'acqua, e la galleria Vergondola, lunga 2672 metri, la più estesa della linea.

Per il materiale rotabile che avrebbe dovuto sostituire in toto quello originario, furono ordinate all'industria nazionale (Officine Stanga, per la parte meccanica, e TIBB, per la parte elettrica e i carrelli) tre elettromotrici articolate (ET 11 – ET 13), cinque elettromotrici semplici (EL 01 – EL 05) ed una locomotiva elettrica (LC 21, per il servizio mer-



Il nuovo e il vecchio nella stazione di Mezzocorona Ferrovia: a sinistra una motrice tipo EL, appena giunta dalle Officine Stanga, in attesa di essere trainata a Trento per la messa a punto; a destra una motrice tipo 41/S Grazer/AEG del parco originario della tranvia Trento – Malé, costituisce un treno in attesa della partenza per Trento. (foto Rolando Neri)

ci). L'ordinazione fu possibile solo previo un nuovo ulteriore finanziamento statale, ottenuto, non senza difficoltà, da parte del vertice societario (con particolare impegno del presidente cav. Enrico Pancheri), attingendo alla Legge 2 agosto 1952 n°1221 (concernente provvedimenti per l'esercizio e il potenziamento di ferrovie in concessione), per un importo pari alla metà del valore della commessa. La prima elettromotrice giunse a Mezzocorona l'8 maggio 1964, viaggiando da Padova su carrelli portanti provvisori a scartamento normale; mediante l'apposito raccordo fu poi trasferita, per mezzo dei carri trasportatori "Moncenisio", sul terzo binario della stazione di Mezzocorona Ferrovia dove i carrelli a scartamento normale furono sostituiti con quelli definitivi a scartamento ridotto. L'indomani il rotabile fu presentato agli azionisti al termine dell'assemblea annuale e, in seguito, alla stampa. In estate, dopo la messa a punto, iniziarono le corse prova e l'istruzione del personale, inizialmente tra Cles e Malé, alimentando provvisoriamente la linea di contatto a 3 kV e sostituendo con autobus un treno in orario (effettuato con materiale tranviario). In autunno le prove e l'addestramento fu esteso all'intera linea ed altri treni "tranviari" d'orario furono sostituiti con autobus. Il 9 dicembre fu l'ultimo giorno di servizio regolare con gli anziani rotabili tranviari. Nei giorni che seguirono si provvide ad adattare definitivamente le sottostazioni elettriche alla nuova tensione di 3 kV. Il 13 dicembre ci fu la solenne inaugurazione del nuovo servizio ferroviario che fu poi attivato il giorno seguente con grande soddisfazione dei viaggiatori. Con la nuova stazione in Piazza Centa, fu anche definitivamente abbandonata, nel frattempo, la graziosa storica stazioncina di Trento Torre Verde, la cui collocazione al margine del centro storico cittadino sarebbe stata difficilmente raggiungibile da un binario ferroviario (si ricorda, che l'obbiettivo era comunque quello di avvicinarsi alla stazione FS di Piazza Dante).

La cronaca dell'inaugurazione

I giornali locali, nelle pagine di cronaca, diedero ampio spazio all'avvenimento: la dismissione degli anziani storici rotabili, la messa in servizio dei nuovi "elettrotreni" con i ridotti tempi di percorrenza su una ferrovia completamente ricostruita e degna di questo nome. Si ritiene significativo, per meglio immedesimarsi in quei momenti e, in un certo qual modo, riviverli, riportare per intero l'articolo (lasciando inalterata una certa terminologia spesso piuttosto "fantasiosa" e non proprio tecnica) pubblicato dal giornale Alto Adige lunedì 14 dicembre 1964, cioè il giorno dopo l'inaugurazione. E' opportuno ricordare che questo giornale fu sempre contrario alla ricostruzione della linea come poi avvenne (soprattutto riguardo la scelta dello scartamento ridotto) e diede pertanto parecchio spazio, nel corso degli anni Cinquanta, a politici e tecnici che apertamente osteggiavano l'opera con lunghi dettagliatissimi articoli in cui spiegavano le loro ragioni. Per questo motivo si coglierà tra le righe dell'anonimo cronista una velata polemica, non ancora sopita, nei confronti della "nuova" Trento – Malé.

SOLENNIZZATA DA FESTOSE CERIMONIE LA VELOCE CORSA INAUGURALE LUNGO LA «STRADA DORATA» CHE DA TRENTO PORTA A MALE'

La «TM» ha messo le ali

Ettore Cristoforetti, dirigente unico della «Trento – Malé» ha fischiato la prima volta alle 11,35 sotto la pensilina imbandierata. Antonio Bucciarelli, macchinista, ha girato una leva. Carlo Ghezzi e Rolando Cainelli (capotreno e assistente, divisa nera, guanti bianchi) si sono affacciati all'ingresso della carrozza affollata di autorità inchinandosi all'arcivescovo metropolita che stava scendendo per raggiungere l'uscita dopo una rapida visita al convoglio. Dalla torretta di guida è partito un vero e proprio e autentico sibilo da vero e proprio e autentico treno. Partiamo.
Siamo sull'elettrotreno che apre ufficialmente la nuova storia della «TM» e viaggiamo a novanta all'ora verso Lavis: sembra incre-

13 dicembre 1964, stazione di Trento Piazza Centa: il convoglio inaugurale della "nuova" ferrovia, costituito da un elettrotreno debitamente addobbato, è in attesa della partenza per Malé sotto lo sguardo incuriosito ed ammirato dei presenti. (foto di autore sconosciuto)

dibile. L'elettrotreno è tutto lamiera lucente, pelle immacolata, cristalli smaglianti, pavimenti tirati a pomice, sedili confortevoli, luce al neon. E cammina, oh se cammina! I novanta all'ora non sono un'invenzione. Siamo appena partiti e già uno «speaker» ci annuncia all'altoparlante che «l'elettrotreno sta superando la stazione di Lavis e punta su San Michele».

Possibile? Possibile. Dal finestrino diamo un'occhiata: un pullman di linea è superato in velocità dal gioiello grigio e imbandierato che fugge veloce sui binari «fin de siécle». I viaggiatori sorridono e agitano le mani in segno di saluto, ma è chiaro che fila sui cento all'ora, altrimenti non ce la farebbe. Le utilitarie infatti stentano a tenere il passo della nuova «TM» smagliante, bella, costosa, elegante, moderna. Il trenino le distacca facile.

Possibile dunque. L'elettrotreno che ci ospita costa 115 milioni e corre lungo una linea che vale miliardi. Quanti? Tanti. Inutile mettersi a fare il calcolo, anche se il presidente cav. Pancheri ci dice con precisione aritmetica che allo Stato il costoso gioiellino è costato 6.290 milioni più i 452 milioni di contributo per il rinnovo del parco rotabile che ne costa novecento.

San Michele, Mezzocorona, Mezzolombardo. Non c'è molta gente sulla strada ad aspettare la nuova Trento – Malé, e nemmeno nelle stazioni sono in molti ad attenderla. Ma chi la vede passare solleva per un istante lo sguardo incredulo dal volante della propria auto o interrompe un momento la conversazione per seguire quella veloce apparizione color grigio perla che passa su ponti nuovi di zecca, lungo arditi viadotti, fra i campi dell'Anaunia sottratti ai frutteti per consentire che un giorno – il giorno 13 dicembre 1964, un giorno di sole – segnasse la fine dell'asburgica tranvia che sostituì le diligenze per lasciare il posto al dinamico elettrotreno che non ha più nulla da sostituire ma che nonostante ciò è stato voluto, creato, imposto ed ora è qui a percorrere il nuovo tracciato che allaccia tre «comprensori»: quello dell'Adige, quello della valle di Non e quello della valle di Sole.

Già, i comprensori. Siamo in tempo di comprensori, di pianificazione. Il presidente Pancheri che ha avuto parole tanto leggiadre nel definire la nuova tranvia («E' un ramo fresco e fiorito nato da un vecchio ceppo che pareva dovesse morire») è stato il primo a ricordarsi di questa nuova realtà e a farne cenno nel suo discorso tenuto alle autorità nell'atrio della nuova stazione. Siamo in epoca di comprensori, ci sono i moti «pendolari» che gli urbanisti e i sociologi ricordano ad ogni piè sospinto e indicano come uno dei fenomeni più vivi del nostro tempo. Ecco dunque la funzione della nuova «Trento - Malé»: quella di raccogliere il grande movimento «pendolare» che ogni giorno porta e riporta studenti, operai, impiegati da un comprensorio all'altro. Ecco la sua «attualità». Chi lo avrebbe mai detto che un giorno le avremmo trovato anche questa giustificazione nell'abito di una previsione urbanistica per tanti versi evoluta come quella provinciale?

Viaggiamo intanto, e siamo sopra il ponte di Santa Giustina, fermi ad ammirare l'arditezza del manufatto. Così come ci fermiamo a Cles per un saluto di quella popolazione prima di tuffarci dentro la galleria della Vergondola che è la più lunga di tutte coi suoi 2672 metri. Lo «speaker» lo annuncia agli ospiti mentre il coro della Sosat attacca una nuova canzone alpina. Finalmente siamo a Malé, imbandierata ed eccitata, con la banda all'ingresso della stazione, una folla di cittadini che applaude e il sindaco Gasperini in sciarpa tricolore. Sono le 12,27 ed eravamo partiti (come abbiamo detto) alle 11,35. Una impensabile volata si è conclusa e, poco dopo, se ne conclude un'altra con l'arrivo del secondo elettrotreno di ospiti, guidato da Marino Passerotti e diretto da Damiano Sacchetti con l'assistenza di Antonio Brendolan. Era partito qualche minuto dopo il nostro, appena conclusa la cerimonia ufficiale a Trento.

Questa cerimonia era stata festosa e nello stesso tempo piena di misura. Lo stesso presidente Pancheri, primo oratore, non aveva sottaciuto le molte polemiche che avevano accompagnato la nascita della nuova ferrovia. Come è stato franco nel ricordarle, così è stato tenace ed appassionato nel sottolineare la nuova funzionalità della tranvia secondo gli scopi che abbiamo sopra elencato. Dopo di lui il direttore generale dell'Ispettorato generale della motorizzazione Ing. Carlucci ha rammentato l'«iter» burocratico ma soprattutto le provvidenze statali delle quali la «Trento - Malé» ha goduto e alle quali deve la sua realizzazione. Ora – ha concluso – si pensa di trasferire su quella linea anche due elettrotreni già destinati alla soppressa ferrovia delle Dolomiti, in modo che il parco rotabile sia aumentato [si tratta degli elettrotreni 007 e 008 della ferrovia Calalzo – Cortina – Dobbiaco, soppressa definitivamente nel maggio 1964].

L'arcivescovo mons. Alessandro Maria Gottardi e il ministro della Marina mercantile sen. Giovanni Spagnolli hanno concluso con la benedizione, il taglio dei nastri e i discorsi, la cerimonia a Trento. Il discorso dell'arcivescovo è stato tutto un richiamo al significato della vita come «viaggio» dello spirito verso le mete eterne. Quello del ministro Spagnolli è stato un commosso ricordo di due uomini che, in diverse circostanze, hanno contribuito alla realizzazione della vecchia e della nuova «TM»: due uomini noti a tutti coloro i quali hanno seguito le vicende, le speranze, le illusioni, le aspre polemiche che hanno accompagnato il sorgere dell'opera: il senatore Enrico Conci e il senatore Luigi Benedetti in ri-

cordo dei quali è stata scoperta una lapide sulla facciata della stazione [questa lapide commemorativa è oggi esposta nell'atrio della stazione di Trento Via Dogana – n.d.a]. Entrambi - ha detto Spagnolli – sono stati chiari esempi di quella tenacia e di quella laboriosità trentina che impone l'opera dell'uomo come antitesi all'avarizia della natura nel concedere le sue risorse.
A Malé, prima della colazione servita dagli allievi della scuola alberghiera, altri discorsi hanno celebrato la giornata. Hanno parlato i due sindaci di Trento e Malé – dott. Benedetti e Gasperini – e l'assessore regionale ai Trasporti Salvatori. Quindi ha preso la parola il sottosegretario ai Trasporti sen. Lucchi che ieri rappresentava il ministro Jervolino. Il suo discorso ha conciliato passato e presente della «Trento - Malé»: un passato, egli ha detto, che dobbiamo considerare sepolto dalla nuova funzionalità che ragionevolmente si attribuisce ai moderni impianti della ferrovia; un passato che ha subito varie valutazioni non tutte favorevoli e che oggi dobbiamo mettere da parte di fronte alla constatazione che qualcosa di valido si è costruito. Lucchi ha concluso con l'augurio di un positivo avvenire alla società e alle popolazioni delle vallate percorse dalla nuova linea.
Foltissimo il gruppo delle autorità presenti alle cerimonie di Trento e di Malé. Fra queste abbiamo notato il Ministro della marina mercantile sen. Spagnolli, il sottosegretario sen. Lucchi, l'arcivescovo mons. Gottardi, il commissario del Governo dott. Bianchi di Lavagna, i senatori Berlanda e de Unterrichter, l'on. Helfer, il presidente della Giunta provinciale avv. Kessler, gli assessori regionali Turrini, Avancini, Dusini, Salvadori, gli assessori provinciali Perazzoli e Segnana, il sindaco di Trento dott. Benedetti con il vicesindaco Lorenzi e numerosi consiglieri comunali, il questore dott. Rossetti, il comandante la zona militare gen. Federico, il direttore generale dell'Ispettorato della motorizzazione ing. Carlucci e numerosi dirigenti del ministero dei Trasporti fra i quali gli ingegneri Fumero e Belgiorno, il presidente dell'EPT arch. Marconi e il direttore dott. Scrinzi, l'ing. Palazzi, capo dell'ispettorato di Bolzano, il presidente della società cav. Pancheri con tutto il Consiglio di amministrazione e il direttore ing. Majorano, il presidente del Tribunale dott. Giacomelli, il sostituto procuratore della Repubblica dott. Zanfei, dirigenti e tecnici delle società che hanno costruito il materiale rotabile, il magg. Zizzo e il magg. Duchi della Guardia di finanza, il cap. Dogliotti e il cap. Tovoli dei carabinieri, il cap. Filato comandante la polizia stradale, il comandante dei vigili urbani Colombaro, tutti i sindaci dei paesi della valle di Non e della valle di Sole interessati alla ferrovia e numerosi altri ancora.

Un elettrotreno, a sinistra, in attesa della partenza, e due elettromotrici a destra sostano nella stazione di Trento Piazza Centa. Si notino a sinistra due carrelli trasportatori Casaralta-Langbein ed un carro chiuso facente parte dell'originario parco tranviario (8 aprile 1971).

Qualche giorno dopo, nell'edizione di domenica 20 dicembre, lo stesso giornale Alto Adige, nelle pagine di cronaca, pubblica il seguente significativo trafiletto:

NOTIZIE DA CAVARENO

Si è parlato della Trento – Malé

Chi ha visitato le nuovissime carrozze della Trento – Malé ha riportato ottima impressione; meglio ancora, soggiunge qualcun altro, se si ha occasione di adoperare queste carrozze: «accoglienti e lussuose e … veloci». «Peccato che qui da noi, attraverso la nostra zona non … passa, ed ancor rimpianto maggiore i binari sono stati levati e certamente non verranno più sistemati [il riferimento è alla Ferrovia Dermulo – Mendola, attivata nel 1909 e soppressa nel 1934 – n.d.a.], *quindi …». A pensare quelle tante critiche sollevate anni addietro quando si parlava di questa nuova realizzazione della Trento – Malé! Il tempo si rivela sempre gran galantuomo!*

Queste poche righe di un anonimo cronista sono servite a mettere da parte definitivamente ogni polemica nei confronti della ricostruita ferrovia. Al di là delle scelte tecniche, la nuova Trento – Malé con il nuovo materiale rotabile ha rappresentato nelle comunicazioni delle valli del Noce, un cambiamento epocale rispetto all'ormai obsoleto e anacronisti-

co precedente servizio tranviario, con tempi di percorrenza e confort delle nuove vetture assolutamente impensabili solo pochi anni addietro.

Dal 1964 ad oggi: cinquant'anni di rinnovamento e potenziamento

Il successo fu immediato: tutti i treni, con tutte le fermate, impiegavano 80 minuti per l'intero percorso, come erano lontane le tre – quattro ore necessarie all'inizio del secolo con la "vaca nonèsa" (questo soprannome vezzeggiativo/dispregiativo identificava l'ormai obsoleto servizio tranviario della Trento-Malé) … Nelle domeniche 27 dicembre e 3 gennaio, per promuovere la nuova ferrovia anche nel turismo, furono istituiti, per la prima volta, i "treni neve" che in un'ora e dieci minuti congiungevano Trento con Malé, dove un autobus, in immediata coincidenza, trasportava i viaggiatori sulle piste da sci di Madonna di Campiglio.
Mentre si alienava il vecchio materiale rotabile tranviario per cercare di sanare, anche con quell'introito, il forte passivo di bilancio, già si pensava ad un rinforzo del parco rotabili per potere garantire con efficienza e regolarità il servizio. Intanto si dovette però provvedere a riparare gli ingenti danni causati dalle alluvioni dell'autunno 1965 e 1966, rispettivamente con la distruzione di un ponte sul Noce presso la fermata di Sabino e con l'allagamento del deposito ed annessa officina di Trento. Il primo potenziamento del parco rotabili si ebbe con l'immissione in servizio (negli anni 1967 e 1969) dei due elettrotreni cosiddetti "Cortina" (ET 007 – ET 008) dismessi dalla soppressa Ferrovia delle Dolomiti (come già anticipato nella cronaca dell'inaugurazione sopra riportata). A questi due rotabili, negli anni 1974 e 1977 seguirono altri due veicoli, per la precisione due rimorchiate pilota (CP 1 – CP 2) provenienti entrambi, previo riattamento, dalla ugualmente soppressa Ferrovia Mantova – Peschiera. Negli anni Settanta si superarono i due milioni di viaggiatori trasportati, quantità che si confermò praticamente per quasi vent'anni. Dopo una sensibile flessione nel corso degli anni Novanta, nella seconda metà degli anni Duemila il numero dei trasportati riprese a crescere ed oggi supera i 2.700.000 viaggiatori (anno 2013). Al di là del traffico viaggiatori, all'inizio degli anni Novanta il parco rotabili necessitava un potenziamento qualitativo, in particolare un ammodernamento tecnologico necessario per i veicoli immessi in servizio nel 1964 ed il contestuale accantonamento di quelli, di seconda mano, giunti in seguito. Per questo motivo negli anni 1994 – 1995 entrarono in servizio quattro elettrotreni (ET 15 – ET 18) realizzati da Firema/Ansaldo. Anche se questi elettrotreni ricalcavano da un punto di vista meccanico quelli della prima generazione, da un punto di vista elettrico presentavano l'innovativo sistema d'avviamento a chopper. L'arrivo delle "articolate" Firema/Ansaldo permise di fermare progressivamente le cinque elettromotrici semplici EL per poterle ammodernare e di accantonare negli anni seguenti le due rimorchiate ex "Mantova – Peschiera". Il lavoro di riclassamento delle EL dura purtroppo ancora oggi, anche se la re-immissione in servizio sembra ormai vicina. Ma il definitivo ammodernamento del parco si è avuto negli anni 2004 – 2005 con la consegna di ben quattordici "unità di trazione" (ETi 401 – ETi 414) costituite ciascuna da due elettromotrici permanentemente accoppiate fornite da Alstom Ferroviaria, derivate dal modello base "Coradia", fortemente innovative rispetto ai veicoli precedenti: azionamento trifase, incarrozzamento a raso, aria condizionata, elevata accelerazione. Con queste unità fu possibile alienare definitivamente i tre elettrotreni d'origine (uno era già stato alienato in seguito ad una deformazione del telaio causa un incendio doloso) e i due elettrotreni "Cortina".

In primo piano l'elettromotrice EL 03 e in secondo piano l'elettromotrice EL 05, nella loro livrea originale, sostano sul piazzale del deposito/officina di Trento. All'epoca (agosto 1965), come si può notare, lo spazio era condiviso con gli autobus degli autoservizi gestiti dalla stessa società. (foto André Lebecque)

L'elettromotrice Stanga/TIBB EL 05, ancora nella livrea originaria, sosta a Cles, in attesa della partenza per Trento. Sullo sfondo, a destra, il Monte Ozol, montagna "sacra" della Valle di Non (3 novembre 1981).

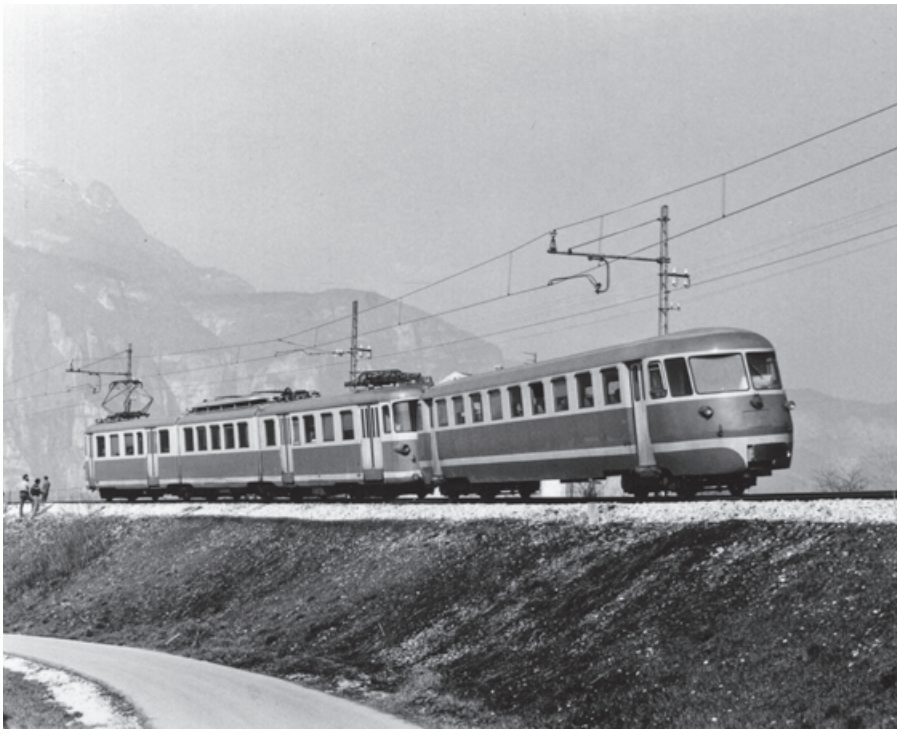
Al potenziamento del parco rotabili seguì in ugual misura la necessità di un rinnovo / potenziamento delle infrastrutture, intervento inevitabile considerato il relativo intenso traffico che si svolgeva (circa 20 coppie treni/giorno feriale di scuola). Il binario tra gli anni Novanta e i primi anni Duemila fu integralmente rinnovato utilizzando un tipo di armamento pesante (rotaie 50 UNI posate su traverse in cemento bi-blocco) che ha consentito un sensibile miglioramento del comfort di viaggio, abbattendo nel contempo i costi di manutenzione; quest'ultima è stata anche facilitata e perfezionata mediante l'acquisizione di apposite macchine operatrici. Analogo ammodernamento e potenziamento agli impianti di trazione elettrica: anche se in talune tratte permangono ancora i pali di sospensione d'origine tipo SCAC, sulla maggior parte della linea sono stati posati pali zincati a traliccio tipo LS; pure la catenaria è stata integralmente rinnovata aumentando la sezione sia del filo portante, sia del filo di contatto. Pure rinnovate le tre "sottostazioni elettriche" (SSE) di Pressano, Mollaro e Mostizzolo dove gli originali mutatori a vapore di mercurio sono stati sostituiti e potenziati con raddrizzatori statici al silicio; nell'ambito del prolungamento (vedere oltre), è stata pure realizzata una quarta SSE presso la fermata terminale di Marilleva. Le opere d'arte hanno subito, negli anni, consistenti interventi di manutenzione e rinnovo. Anche nel campo della sicurezza gli interventi non sono stati da meno. Gradualmente tutti i passaggi a livello, fonte di continuo potenziale pericolo, furono automatizzati e, purtroppo, solo in parte eliminati. Alla fine degli anni Novanta, con un notevole sforzo economico, si decise di abbandonare l'obsoleto sistema di esercizio con la "dirigenza unica" (DU) e di adottare la "dirigenza centrale operativa" (DCO) con il telecomando in sicurezza di segnali, deviatoi, passaggi a livello, ecc. di tutte le stazioni da un unico "posto centrale" (PC) mediante un "apparato centrale computerizzato multi-stazione" (ACCM) messo a punto da Ansaldo STS. Conclusa nel 2005 l'installazione dell'ACCM, si è voluto implementare ulteriormente la sicurezza con un sistema "automatic train protection" (ATP) con il quale si ha un controllo continuo della velocità dei treni e del rispetto dell'aspetto dei segnali; l'ATP (configurato da Ansaldo STS appositamente per la Ferrovia Trento – Malé e, per questo motivo, identificato come ATP/TM) interviene immediatamente sugli organi di frenatura dei rotabili nel caso di mancata osservanza della velocità consentita e dell'aspetto dei segnali luminosi cosiddetti di prima categoria. Il sistema ATP/

In un paesaggio ancora innevato, è il 13 febbraio 1985, l'elettrotreno Stanga/TIBB ET 13 scende lungo i tornanti del Sabino, tra Mollaro e Denno, verso Trento.

TM diverrà operativo a partire dal dicembre 2014.
Notevoli sono state anche le migliorie apportate alle stazioni. Il 26 ottobre 1995 è stata inaugurata la nuova stazione terminale di Trento, presso quella delle Ferrovie dello Stato, che ha permesso di abbandonare definitivamente quella "provvisoria" di Piazza Centa. Inutile sottolineare quanto sia stato vantaggioso questo trasferimento sia per l'accesso facilitato al centro città sia per l'interscambio con i treni della rete nazionale e con le autolinee provinciali, la cui stazione è ubicata ugualmente presso quella FS. Nel 1997 è stata inaugurata la nuova fermata di Cles Polo Scolastico a servizio dei vicini plessi scolastici. Nel 1999 la fermata di Nave è stata trasformata in stazione rendendo più flessibile la circolazione dei treni tra le stazioni di Lavis e Grumo. Nel 2001 è stata attivata la fermata di Trento Nord, molto utile per i vicini servizi pubblici (uffici provinciali e comunali) e commerciali. Nel 2007, contestualmente con l'interramento della tratta Lavis – Zambana, realizzata per eliminare alcuni trafficati passaggi a livello, anche la fermata di Zambana è stata trasformata in stazione. Nel 2008, per consentire un migliore accostamento ai marciapiedi dei nuovi rotabili Alstom a piano ribassato, è stata modificata la geometria dei binari della stazione di Mezzocorona Borgata, di fatto concretizzando una nuova stazione. Nel dicembre del corrente anno 2014 sarà infine inaugurata una nuova rimessa in località Croviana (zona artigianale di Malé), per il ricovero notturno sia di materiale ferroviario (otto elettrotreni, quelli necessari al mattino per iniziare il servizio) che automobilistico, in ambienti ovviamente separati. In tal modo sarà possibile abbandonare l'area dell'ex stazione di Malé, con relativa rimessa, che sarà utilizzata per nuove residenze abitative.
Un breve cenno al finanziamento degli interventi sopra citati. Fino al 1988 la competenza tecnica ed economica della Ferrovia Trento – Malé era esclusivamente statale (Ministero dei Trasporti), poi dal 1989, in base alle "norme di attuazione" dello Statuto Speciale della Regione Trentino Alto Adige, tale competenza passò alla Provincia Autonoma di Trento. Questo permise giuridicamente alla Provincia di intervenire, anche in modo sostanzioso, nelle opere di ammodernamento/potenziamento della ferrovia. Fino al passaggio di competenze dallo Stato alla Provincia, la Società poteva contare unicamente sui cosiddetti "fondi di rinnovo" concessi con parsimonia dal Ministero dei Trasporti. L'intervento finanziario provinciale permise di portare a termine la nuova stazione di Trento e il primo tronco funzionale del prolungamento oltre Malé assieme a tutti gli altri lavori e forniture (non ultimo l'acquisto dei 14 elettrotreni Alstom) compiute nei trascorsi ultimi vent'anni. Sempre in merito di "finanza pubblica", è bene ricordare anche che, grazie all'oculata gestione condotta dal direttore ing. Cozzini e dai suoi collaboratori, nel corso del suo mandato (1977 - 2000), la Ferrovia Trento – Malé S.p.A. ha sempre vantato uno dei migliori "coefficienti di esercizio" (rapporto entrate/uscite) tra le cosiddette ferrovie concesse italiane.
Oltre alla significativa introduzione dei treni diretti nel 1999, che ha comportato delle sensibili riduzioni dei tempi di percorrenza, sono state intraprese alcune importanti iniziative tendenti a sviluppare la potenzialità turistica della ferrovia. Negli inverni 1981/82 e 1982/83 è stato istituito nuovamente un "Diretto della neve" con coincidenze a Malé per le località sciistiche similmente a quanto era stato fatto a scopo promozionale dopo l'inaugurazione della nuova ferrovia. Con l'attivazione del prolungamento a Marilleva (2003) è stato poi reso possibile definitivamente, con tutti i treni oltre Malé, l'accesso diretto alle piste da sci mediante l'interscambio con gli impianti di risalita di Daolasa e Marilleva, primissimi esempi di tale servizio in Italia. Nelle estati dal 1990 al 1995, utilizzando i due elettrotreni "Cortina" riclassati, fu istituito il servizio "Trenino dei Castelli", col quale era possibile, con ap-

La EL 05 nell'ultima livrea, tipo vetture FS MDVE, in corsa per Malé, tra le gallerie di Mostizzolo in Valle di Sole (24 gennaio 2003).

La stazione di Lavis, ancora al tempo della Dirigenza Unica: sulla sinistra, lo scambio a mano (con la vela imperativa di origine austriaca, correttamente disposta parallelamente al binario) permette l'accesso al binario tronco (eliminato, per motivi di spazio, al momento dell'installazione dell' ACCM); sul marciapiede centrale, si intravede la bandiera rossa esposta dall'assuntore, come da regolamento, per ricordare al personale del primo treno giunto in stazione il rispetto dell'incrocio con un treno circolante in senso opposto. In questo caso, sulla destra, sosta l'ET 11 con un treno per Trento (primo treno giunto in stazione, con l'itinerario automaticamente predisposto dall'apparatino Siemens sempre sul corretto tracciato), in attesa dell'incrociante proveniente da Trento (elettrotreno tipo "Cortina" ET007) in arrivo sul binario di deviata (20 giugno 1978).



Composizione tipica degli anni Ottanta del secolo scorso delle "corsette" Trento – Mezzolombardo: la rimorchiata pilota CP 2, con l'elettrotreno ET 008 in spinta, ha appena lasciato la stazione di Grumo e superato l'Adige diretta verso Trento (18 marzo 1980).

posite tariffe "tutto compreso", percorrere itinerari treno + bus per visitare i principali richiami turistici della Valle di Non. Infine, a partire dall'estate 2007, è stato istituito, con discreto successo, un servizio treno + bici con "corsette" cadenzate tra Mostizzolo e Marilleva, mediante il quale è possibile accedere con facilità alla parallela pista ciclabile della Valle di Sole.

Oggi (novembre 2014) il servizio è garantito, nei giorni feriali, da 29 coppie di treni, di cui alcune limitate alla tratta Trento – Mezzolombardo. Il bacino di utenza servito dalla linea ferroviaria Trento – Malé – Marilleva è di circa 65.000-70.000 abitanti, non considerando la città di Trento (oltre 100.000 abitanti). Si ricorda infine che, con la fusione delle due principali società storiche trentine nel settore del trasporto pubblico, Atesina S.p.A. e Ferrovia Trento – Malé S.p.A., dal 28 novembre 2002 la Trento – Malé è gestita da Trentino trasporti S.p.A., come era stato previsto dalla Legge provinciale 9 luglio 1993 n°16 *(Disciplina dei servizi pubblici di trasporto in Provincia di Trento).* In ossequio alle norme europee in materia, dal 1° gennaio 2009 l'esercizio è stato separato con la creazione di una nuova società denominata Trentino trasporti esercizio S.p.A., interamente in mano pubblica; l'infrastruttura ed il materiale rotabile sono rimasti sotto il controllo di Trentino trasporti S.p.A..

Il servizio merci

Un cenno merita anche il trasporto merci a "carro completo". Anche se il servizio raggiunse numeri significativi solo per una decina d'anni, è doveroso ricordarlo per la tecnica adottata che, pure se già in uso, in altre realtà, già dalla fine Ottocento, era, nello stesso tempo, ingegnosa e pratica. Si trattava di poter fare circolare sulla ferrovia a scartamento ridotto carri merci a scartamento normale, utilizzando il

sistema dei "carrelli trasportatori" e/o quello dei "carri trasportatori". Il primo, cosiddetto sistema Langbein, consisteva di collocare - mediante un opportuno tratto di binari interallacciati – un carrello a scartamento ridotto con ruote di piccolo diametro sotto un asse di un carro a scartamento normale. Il secondo constava di un carro a carrelli a pianale ribassato su cui erano collocate delle guide distanziate quanto lo scartamento normale lungo le quali veniva fatto scorrere, e poi opportunamente fissato, un carro a scartamento normale a due assi. Il servizio fu attivato nel 1968, utilizzando una locomotiva elettrica di costruzione Stanga/TIBB del 1965 (oggi utilizzata per treni di servizio, in particolare come spartineve), quattro carri trasportatori consegnati dalle Officine Moncenisio nel 1961 e sei coppie di carrelli trasportatori tipo Langbein realizzati dalle Officine Casaralta nel 1963. Dopo un discreto successo iniziale (nel 1970, massimo storico, furono trasportati 648 carri a scartamento normale, essenzialmente per la spedizione di frutta), il traffico si ridusse progressivamente, sino a sparire del tutto negli anni Novanta, complice anche la disabilitazione della stazione di Mezzocorona (dove avveniva l'interscambio con la Ferrovia Trento – Malé mediante apposito raccordo – tutt'oggi esistente -) ai trasporti a "carro completo" da parte delle FS. Si ricorda che nel 1975 il magazzino frutticolo COFCA (oggi Melinda) fu raccordato alla vicina stazione di Mollaro, mediante la posa di un apposito binario, per mezzo del quale i carri giungevano direttamente all'interno del magazzino, facilitandone il loro carico.
Un altro servizio merci, purtroppo cessato nel 2013 a seguito della chiusura dello stabilimento di elettrodomestici raccordato (Whirlpool Italia, già IRET/Ignis), è stato quello che si svolgeva tra Trento (Scalo Filzi) e Gardolo utilizzando il binario della Ferrovia Trento – Malé a cui era stata ag-

Il 13 maggio 1995 un treno speciale "fotografico" sosta sul ponte sull'Adige presso la stazione di Grumo San Michele. E' uno degli ultimi viaggi della rimorchiata CP 1 ex-Ferrovia Mantova – Peschiera (qui agganciata all'elettromotrice EL 02), prima di essere accantonata per alcuni anni sul binario tronco di Mezzocorona Borgata per poi essere demolita. (foto Carlo Peretti)

L'elettrotreno Firema/Ansaldo ET 15 ripreso tra Dimaro e Mastellina negli ultimi giorni di pre-esercizio, prima dell'attivazione del prolungamento Malé – Marilleva.

Ultimi viaggi per gli elettrotreni tipo "Cortina" che presto saranno sostituiti dalle moderne Alstom: lo ET 007, diretto a Malé, incrocia a Denno un treno per Trento costituito da un elettrotreno tipo E 86 (19 agosto 2005).

L'elettrotreno Alstom ETi 401 sosta a Cles sul primo binario, in occasione della presentazione, l'8 settembre 2005. (foto Emiliano Voltolini)

giunta una terza rotaia per ottenere lo scartamento normale. Su questo raccordo (lungo complessivamente circa quattro chilometri), attivato nel 1972, circolava mediamente una coppia di tradotte a trazione diesel nei giorni feriali.

Il prolungamento Malé – Marilleva – Mezzana

Se indiscusso padre della "Trento – Malé" fu Paolo Oss-Mazzurana, podestà di Trento alla fine dell'Ottocento, altrettanto indiscusso padre del prolungamento oltre Malé, senza tema di smentita, è stato l'ing. Daniele Cozzini, direttore della Ferrovia Trento – Malé S.p.A. dal 1977 al 2000. L'ing. Cozzini credette fermamente nella necessità e nella validità del proseguimento della linea ferroviaria Trento – Malé fino a Fucine, ai piedi del Passo Tonale ed all'imbocco della Valle di Pejo. L'obbiettivo principale era quello di razionalizzare il sistema di trasporto pubblico, istituendo un servizio su ferro lungo tutta la valle e intensificando, nello stesso tempo, gli autoservizi di collegamento tra il fondovalle e le vallate laterali. Sul percorso Cles – Fucine si sarebbe creato un servizio "metrò di valle" con frequenti treni locali, con lo scopo di raggiungere con facilità, dai vari paesi della Valle di Sole, Cles, in Valle di Non, sede di uffici amministrativi, scuole, ospedale. Non ultima, la motivazione storica del prolungamento: i comuni tutti dell'alta Valle di Sole, al momento della realizzazione della tranvia Trento – Malé, nei primi anni del '900, acconsentirono di partecipare all'oneroso finanziamento della stessa chiedendo, come contropartita, l'estensione della linea fino a Fucine un volta completato il tratto fino a Malé. Alla vigilia della Prima Guerra Mondiale, il progetto del prolungamento, sia tecnico che finanziario, era in fase molto avanzata. Malgrado l'idea sia stata ripresa diverse volte in seguito, il progetto rimase però bloccato inesorabilmente dopo la guerra. Solo con l'inserimento del tracciato di una nuova ferrovia da Malé a Fucine nel Piano Urbanistico Comprensoriale del 1984, proposto con convinzione dall'ing. Cozzini (appoggiato ovviamente dal Consiglio d'amministrazione della Società), iniziava l'iter burocratico per potere concretizzare il prolungamento. Parallelamente alla stesura del progetto di massima, era inevitabile la ricerca non facile dei mezzi finanziari. Il prolungamento fu inserito, assieme alla nuova stazione di Trento ed alla fornitura di un nuovo elettrotreno, nel piano predispo-

Un treno per Trento, composto da una coppia di elettrotreni Alstom, lascia il paese di Bozzana verso Mostizzolo; l'elettrotreno in coda è stato appositamente pellicolato in occasione dei 100 anni (1909 – 2009) della Trento – Malé (17 maggio 2010).

L'11 ottobre 2009, giorno dei festeggiamenti in occasione del centenario della Trento – Malé, un treno speciale, composto da due elettrotreni Alstom, impegna l'ardito ponte di Santa Giustina che, con un arco con luce di 78 metri, sovrasta il torrente Noce di oltre 140 metri. Sullo sfondo, l'omonima diga con il vicino ponte stradale. (foto Paolo Marini)

sto dalla Società per beneficiare dei fondi per le ferrovie concesse contemplati dalla "legge finanziaria" dello Stato per il 1987 (Legge 22 dicembre 1986 n°910) che assegnava alla Ferrovia Trento – Malé complessivamente 60 miliardi di lire. Pur approvandolo nella sua completezza, lo Stato consentiva il finanziamento solo per il primo tronco funzionale Malé – Mezzana. L'iter, come avviene oggi per tutte le opere di una certa rilevanza, si dimostrò molto irto, soprattutto per le lungaggini burocratiche (non ultimi i ricorsi contro gli espropri e le richieste di varianti), e quando, finalmente, nel 1997, poterono iniziare i lavori, per motivi economici fu necessario ridimensionare a Marilleva il primo lotto funzionale e sollecitare un intervento finanziario complementare da parte della Provincia. Ben sei anni sono stati necessari per realizzare i dieci chilometri del prolungamento da Malé a Marilleva, i cui lavori furono affidati all' "associazione temporanea di imprese" Del Favero-Collini-Maltauro-Ansaldo. L'inaugurazione, con grande partecipazione di autorità civili e religiose ha avuto luogo a Malé il 4 maggio 2003: i discorsi di prammatica delle varie personalità intervenute annunciavano con enfasi un grande sviluppo del trasporto ferroviario locale con nuovi itinerari, non ultimo quello del proseguimento della Trento – Malé oltre Fucine, verso la Valcamonica, la Valtellina e la Svizzera, con l'istituzione di un nuovo "trenino dei ghiacciai" … Quest'anno, dopo oltre dieci anni dall'inaugurazione del prolungamento incompiuto, sono finalmente iniziati i lavori per la breve estensione (circa 900 metri) fino a Mezzana, dove sarà realizzata una stazione vera e propria, dotata di due binari tronchi, e sarà possibile l'interscambio con gli autobus di linea che si attesteranno sul piazzale esterno. Il tronco Malé – Marilleva, lungo complessivamente km 10,3, ha comportato l'abbandono della originaria stazione di testa di Malé (peraltro utilizzata fino ad oggi come "asta di manovra" per il ricovero dei veicoli nell'adiacente rimessa) e la realizzazione di una nuova stazione passante più a valle, per semplificare e velocizzare la circolazione dei treni. Si è resa necessaria la costruzione di diversi viadotti e ponti (il più lungo, 456 metri, è il viadotto Croviana) per rendere il tracciato il meno tortuoso possibile, ma rendendo purtroppo la ferrovia abbastanza impattante da un punto di vista paesaggistico. La velocità mas-

Stazione e convoglio addobbato il 26 ottobre 1995 in occasione dell'inaugurazione della nuova stazione di Trento Via Dogana. Due nuovissimi elettrotreni Firema/Ansaldo (ET 16 e ET 18) compongono il treno straordinario per Malé con a bordo le autorità.

Incrocio alla stazione di Mezzocorona Borgata, ancora nell'originaria configurazione dei binari, il 9 marzo 1993: a sinistra, treno per Trento, costituito da ET 12 ed EL 01, a destra, treno per Malé, costituito da EL 05 ed ET 13. Tutti i veicoli presenti, ad eccezione della EL 01, hanno l'ultima colorazione adottata per questi rotabili simile a quella delle vetture MD VE delle FS.

sima ammessa è di 90 km/h, la pendenza massima è del 49 ‰, il raggio minimo delle curve è di 220 metri (per una sola curva, all'uscita di Malé verso Marilleva, tale valore scende a 130 metri). E' stata costruita anche una nuova "sottostazione elettrica" presso la fermata terminale di Marilleva. Armamento, impianti di elettrificazione e di sicurezza e segnalamento, per ovvi motivi di omogeneizzazione, hanno le stesse caratteristiche di quelli in essere sul tronco Trento – Malé.

Prospettive future

Superato, si spera definitivamente, il progetto Metroland (ferrovie veloci interamente sotterranee che avrebbero congiunto Trento ai quattro angoli estremi del Trentino), l'idea politica, supportata dai tecnici del settore, è oggi quella di sfruttare al meglio la rete ferroviaria esistente, realizzando nuove direttrici unicamente dove queste mancano. Nel caso delle valli di Non e di Sole il futuro a breve-medio termine prevede un ulteriore potenziamento-sviluppo della Trento – Malé: realizzazione di parcheggi di interscambio nelle stazioni, eliminazione di passaggi a livello, realizzazione di una nuova rimessa-officina a Trento in sostituzione di quella storica, ma obsoleta, di Piazza Centa, interramento della stazione di Lavis con completamento del raddoppio del binario tra Lavis e Zambana. Quest'ultima opera, pur essendo già finanziata e progetto esecutivo redatto con relativo affidamento dei lavori, è tutt'oggi bloccata causa un ricorso. L'indifferibilità di questo lavoro è palese e ci si chiede come a distanza di quasi dieci anni non sia stato ancora intrapreso e portato a termine per dare un senso compiuto alla nuova stazione di Zambana e alla galleria artificiale Pressano già dotata di doppio binario, oggi ovviamente inutilizzato perché mancante della parte verso Trento.

La rimessa-officina è prevista in località Spini di Gardolo, a sud dello stabilimento Whirlpool citato a riguardo del trasporto merci. Per l'accesso si usufruirebbe pertanto del binario del raccordo industriale già esistente inserendo una terza rotaia per lo scartamento metrico. Secondo il progetto di massima, la nuova struttura è prevista per accogliere rotabili sia a scartamento metrico che normale (si ricorda infatti che il parco rotabili di Trentino trasporti S.p.A. è costituito pure da dieci autotreni "Minuetto" e due elettrotreni "Flirt", oggi in comodato a Trenitalia per servizi rispettivamente sulla Valsugana e sulla Brennero). Se la burocrazia non oppone nuovi ostacoli, è probabile che i lavori potrebbero iniziare entro il 2015.

Un progetto a più lunga scaden-

I due elettrotreni "Cortina" ET 007 e ET 008 effettuano il servizio speciale "Il Trenino dei castelli" domenica 26 giugno 1994: sosta fotografica con vista spettacolare sul sottostante Castello di Cles (sec. XI) e, non visibile nella foto, sul lago artificiale di Santa Giustina. (foto Carlo Peretti)

za, di cui però si è parlato con una certa frequenza negli ultimi tempi, è quello relativo ad un'estensione della ferrovia verso sud, parallelamente alla linea RFI del Brennero. L'obbiettivo primario sarebbe quello di raggiungere il nuovo centro ospedaliero in progetto, da realizzarsi nella periferia sud ovest di Trento. Il progetto riprende in parte l'idea del prolungamento della Trento – Malé verso Mattarello, sobborgo a sud di Trento, già inserito, a suo tempo, nel Piano Urbanistico Provinciale e concretizza l'idea di un cosiddetto "asse di forza" nord sud del trasporto pubblico da tempo auspicato dagli urbanisti.

Purtroppo non si hanno ancora certezze per dare senso compiuto al prolungamento oltre Malé. La nuova stazione di Mezzana è prevista di testa, ma, quando sarà il momento di proseguire, potrà essere resa passante senza particolari difficoltà. Ciò che oggi non ci si spiega è l'apparente totale disinteresse da parte dei comuni interessati alla realizzazione degli ulteriori soli circa sei chilometri necessari per giungere a Fucine, capolinea naturale della ferrovia. Le "difficoltà" non sono esclusivamente economiche, come si potrebbe ritenere, bensì tecniche e burocratiche che impediscono una rapida conclusione del prolungamento. In particolare, queste difficoltà sono relative a dove fare passare la ferrovia in modo che la stessa sia il più invisibile possibile e a dove realizzare la stazione di Fucine in modo che sia possibile un'ulteriore estensione verso il la Valle di Pejo e il Tonale ... Eppure già alcuni anni fa era stato redatto un progetto di massima che soddisfaceva le anzidette problematiche: dopo l'attraversamento del Noce, poco oltre Mezzana, la linea sarebbe entrata in galleria, con fermata sotterranea in corrispondenza di Pellizzano e Cusiano, per poi uscire nel pianoro di Fucine; il breve tratto all'aperto si sarebbe concluso con una stazione di testa sotterranea posta al margine est del paese. Sopra la stazione, che avrebbe avuto in tal modo anche la funzione di rimessa, era prevista la realizzazione di un albergo e servizi vari; dalla stazione, mediante retrocessione, la ferrovia con un'ampia curva verso nord-ovest avrebbe potuto in seguito imboccare la Valle di Pejo (tracciato necessario per prendere quota in direzione di Vermiglio dove una galleria di valico, in corrispondenza del Passo del Tonale, permetterebbe di raggiungere Ponte di Legno in Valcamonica). Purtroppo è mutato il "colore" degli amministratori e tutto si è arenato. Nell'ambito dei progetti a lungo termine, non può essere tralasciato uno studio dell'ingegnere ferroviario Marcello Serra secondo cui la ferrovia potrebbe anche proseguire oltre Cogolo di Pejo verso Santa Caterina Valfurva e Bormio in Valtel-

Elettrotreno Firema/Ansaldo ET 18 in transito presso il paese di Tozzaga, in Valle di Sole. La particolare livrea richiama il collegamento treno + bici attivo ogni estate tra Marilleva e Mostizzolo, a servizio della parallela pista ciclabile (13 settembre 2008).

Nell'esteso pianoro tra Malé e Dimaro transita in velocità l'elettrotreno Stanga/TIBB ET13 durante le corse di prova precedenti l'attivazione del prolungamento Malé – Marilleva. E' il 2 maggio 2003. (foto Carlo Peretti)

Durante il periodo di pre-esercizio della nuova tratta Malé – Marilleva, l'elettromotrice EL 04, il 18 aprile 2003, è in arrivo alla fermata di Mastellina. Si noti, sulla destra, l'antica caratteristica chiesetta di S. Antonio Abate del 1400 (foto Carlo Peretti)

lina, mediante un tunnel sotto il Monte Vioz, creando in tal modo un formidabile circuito turistico, degno delle più ammirate ferrovie di montagna svizzere.

A modesto parere dello scrivente, oltre alla conclusione delle opere incompiute sopra evidenziate e ad una rapida progressiva eliminazione dei passaggi a livello, il problema più urgente per la Ferrovia Trento – Malé è la riduzione dei tempi di percorrenza. Questi si sono sensibilmente allungati in questi ultimi anni in seguito all'aumento dei treni in circolazione (considerata la linea a binario unico, in caso di incrocio i tempi di sosta in una stazione sono ovviamente più lunghi rispetto a quelli di una semplice sosta per servizio viaggiatori), all'introduzione dei nuovi impianti di segnalamento e sicurezza che pur garantendo una maggiore regolarità alla circolazione dei treni ne hanno, nello stesso tempo, rallentato la marcia in caso di incrocio (allungamento della distanza dalle stazioni dei segnali di protezione delle stesse rispetto ai precedenti) e di eventuale guasto di un qualche "ente" (deviatoi, passaggi a livello, circuiti di binario, segnali) e all'attivazione di nuove fermate (Trento Nord e Cles Polo Scolastico). I tempi di percorrenza sulla parallela strada si sono invece fortemente accorciati con la costruzione di imponenti costose varianti, rendendo il mezzo privato molto competitivo rispetto al treno. Una sostanziale revisione dell'orario dei treni si impone, come prima misura, con l'introduzione di un maggiore numero di treni diretti. Poi, con un certo grosso impegno finanziario, è necessario pensare ad una velocizzazione con la rettifica delle tratte più tortuose: purtroppo, di questo, a livello politico non se ne parla. Eppure, perché non prevedere una rettifica tra Mezzolombardo e Mollaro, riprendendo il progetto della ferrovia a scartamento normale? Perché non pensare ad un traforo sotto le pendici del Monte Peller (grosso modo tra Cles Polo Scolastico e il paese di Cavizzana) per abbreviare decisamente il percorso Cles – Malé? Senza dimenticare che, nell'ottica di una nuova ferrovia Trento – Canazei, promossa da Transdolomites (in particolare nella figura del suo instancabile presidente Massimo Girardi), e sempre più condivisa da politici, amministratori e popolazione interessata, la Ferrovia Trento – Malé potrà coprire nel progetto un ruolo non secondario, soprattutto se sarà realizzata a scartamento metrico. Con la realizzazione della Trento – Canazei, avendo inevitabilmente la stazione di Trento, il deposito/officine e il percorso Trento – Lavis in comune con la Trento - Malé, potrà allora divenire nuovamente credibile (e fattibile) l'antico progetto di "transalpina orientale a

Questa veduta dall'alto del deposito/officina di Piazza Centa a Trento evidenzia chiaramente lo spazio ridotto in cui oggi si opera. Tra i vari elettrotreni Alstom si nota anche un elettrotreno Firema/Ansaldo con una vistosa livrea pubblicitaria. Sulla destra, un treno sta per giungere alla stazione di Trento Via Dogana. (foto Silvano Depaoli)

L'elettrotreno ET 11 scende lungo il tortuoso tracciato presente tra Mollaro a Denno, sulla rampa del Sabino. Mentre sono ancora presenti gli originali pali SCAC di sostegno della linea di contatto, il binario è stato da poco completamente rinnovato con rotaie 50 UNI posate su traverse c.a.p. bi-blocco (17 marzo 2000).

scartamento di un metro" propugnato dagli ingegneri Lanzerotti e Baudracco all'inizio del '900?
Anche nella funzione di ferrovia suburbana e urbana la Trento – Malé può essere ulteriormente potenziata e valorizzata. A questo scopo il raddoppio del binario si rende necessario tra Trento e Mezzolombardo (con relativo interramento a Mezzocorona e Mezzolombardo, per eliminare i numerosi passaggi a livello). In uguale misura, in alternativa o in aggiunta all'estensione prevista verso Trento sud anzi citata, sarebbe anche desiderabile una penetrazione urbana come sistema tram-treno.
Infine, un'altra forma per valorizzare l'aspetto turistico della linea sarebbe quella di rimettere in funzione, a tal fine, veicoli storici che hanno caratterizzato nel tempo la ferrovia Trento – Malé. Sarebbe desiderabile, magari con una sponsorizzazione privata, il recupero di almeno uno dei due elettrotreni "Cortina" (oggi accantonati in attesa di decisioni future) e della carrozza CP 2 (oggi esposta su uno spezzone di binario presso la sede di Trentino trasporti). In occasione del centenario del 2009, è stata recuperata l'elettromotrice B 51 accantonata presso la Ferrovia Genova – Casella (in origine locomotiva elettrica della Ferrovia Elettrica Val di Fiemme, linea Ora – Predazzo) che assieme alla rimorchiata tranviaria C 326 (originaria del parco austro-ungarico della Trento – Malé) hanno costituito il treno storico. Tutti questi rotabili potrebbero essere utilizzati a turno per effettuare regolarmente treni in giorni ed ore particolari, come avviene in molte ferrovie estere, in modo da attirare turisti e appassionati.
Questi auspicabili interventi si renderanno inevitabili in un futuro non troppo remoto, se si vorrà che la ferrovia mantenga un ruolo indispensabile e competitivo nella pianificazione dell'organizzazione dei trasporti provinciali.

IN MARGINE ALLA "NUOVA" TRENTO – MALE'...

LA FERROVIA TRENTO – MALE' A SCARTAMENTO NORMALE?

Documenti con cura conservati in un archivio privato (1) hanno permesso di approfondire il progetto di ricostruzione, nell'ultimo dopoguerra, della tranvia Trento – Malé come ferrovia a scartamento normale. Pur appoggiata da molti, questa scelta dello scartamento normale non venne però alla fine considerata e, come evidenziato nella storia della "nuova" Trento – Malé, si preferì ricostruire mantenendo lo stesso scartamento ridotto della tranvia.
La stessa direzione della Ferrovia Trento – Malé, al cui vertice

sedeva l'ing. Giovanni Spagnolli, dichiarando di non avere a priori pregiudizi sulla scelta di uno scartamento o l'altro, produsse per conto suo uno studio relativo alle due soluzioni. Da questo studio si evinse chiaramente che, in funzione del servizio previsto dalla nuova linea, dell'orografia delle valli interessate e, non ultimo, del bilancio economico di esercizio, la scelta dello scartamento ridotto fosse sicuramente l'unica possibile. L'amministrazione provinciale di Trento, da parte sua, su principale interessamento del consigliere "indipendente" Luigi Menapace, strenuo sostenitore dello scartamento normale, incaricò gli ingegneri Vittorio Zignoli (Politecnico di Torino) e Mario Baudracco (noto ingegnere ferroviario, già collaboratore all'inizio Novecento dell'anaune Emanuele Lanzerotti, promotore e realizzatore della ferrovia Dermulo - Mendola) di predisporre un progetto di linea ferroviaria Mezzocorona – Malé a scartamento normale. Tale progetto, che si avvalse di un'apposita relazione geologica del professor Giovanni Battista Trener, fu presentato nel maggio del 1951.

La linea, che aveva origine dalla stazione FS di Mezzocorona, si serviva per l'uscita dalla stessa del binario della cosiddetta "ferrovia della Retta", breve linea a scartamento normale, attivata nel 1906, che collegava Mezzocorona con Mezzolombardo. I treni viaggiatori Trento – Malé, avrebbero utilizzato la linea del Brennero tra Trento e Mezzocorona, quindi, servendosi poi del binario della Retta per partire da Mezzocorona verso Malé, sarebbero stati costretti ad un regresso, considerata la disposizione del binario di raccordo tra le due linee (la "ferrovia della Retta" aveva origine dal paraurti di un binario tronco lato Bolzano, che fungeva da asta di manovra, della stazione di Mezzocorona). La nuova ferrovia avrebbe lasciato subito il binario della Retta per mantenersi sulla destra della strada omonima ed evitare pertanto il passaggio a livello. Dopo l'attraversamento del torrente Noce, la linea avrebbe lambito ad est la borgata di Mezzolombardo procedendo verso il passaggio obbligato della forra della Rocchetta, per passare dalla Valle dell'Adige alla Valle di Non. Una volta superata la Rocchetta, si sarebbe mantenuta sulla sinistra del torrente Noce, e, prendendo progressivamente quota, avrebbe raggiunto Mollaro, dopo avere superato, con appositi ponti, i torrenti Rinassico, Sabino e Pongaiola; il più impegnativo sarebbe stato il ponte-viadotto sul Pongaiola, costituito da una travata in ferro centrale lunga 92 metri e sei archi in muratura di 18 metri ciascuno per una lunghezza totale di 200 metri. Tra le vallette del Sabino e del Pongaiola era previsto un tunnel di 650 metri; il ponte-viadotto sul Pongaiola e questo tunnel sarebbero state le maggiori opere d'arte della nuova linea. Dopo Dermulo si prevedeva di superare la forra di Santa Giustina utilizzando, in via provvisoria e appositamente rinforzato, l'esistente omonimo ponte stradale (già utilizzato dalla stessa tranvia). Con ampie curve, ma in sensibile pendenza, e con profonde trincee si oltrepassavano i paesi di Tassullo e Rallo e si raggiungeva Cles, il capoluogo della Valle di Non. Con una serie di brevi gallerie, si superavano le pendici della Vergondola, raggiungendo la Valle di Sole a Mostizzolo. Si manteneva sulla destra del torrente Noce fino in prossimità dell'abitato di Bozzana: oltrepassato qui il Noce, la linea giungeva a Malé dove la nuova stazione sarebbe sorta a sud ovest della borgata, sul pianoro verso Croviana. La relazione del progetto precisava che, per i ponti, sarebbero state riutilizzate, opportunamente revisionate e rinforzate, le travate in ferro recuperate dalla tranvia in disarmo! L'obbiettivo dei sostenitori dello scartamento normale era soprattutto quello di poter connettere fisicamente la nuova Trento – Malé con la rete ferroviaria nazionale per facilitare il trasporto merci. Pertanto, per garantire l'interoperabilità, si prevedeva una pendenza massima del 30 ‰ ed un raggio minimo di curvatura di 200 metri. Queste misure limite si riscontravano, come riferivano i progettisti Zignoli/Baudracco, per esempio, rispettivamente sulla linea del Frejus e sulla linea

Un treno diretto a Trento, costituito dall'elettrotreno ETi 402, affronta la curva con raggio di 80 metri che precede la stazione di Tassullo. Sullo sfondo, le Dolomiti di Brenta innevate (17 maggio 2010).

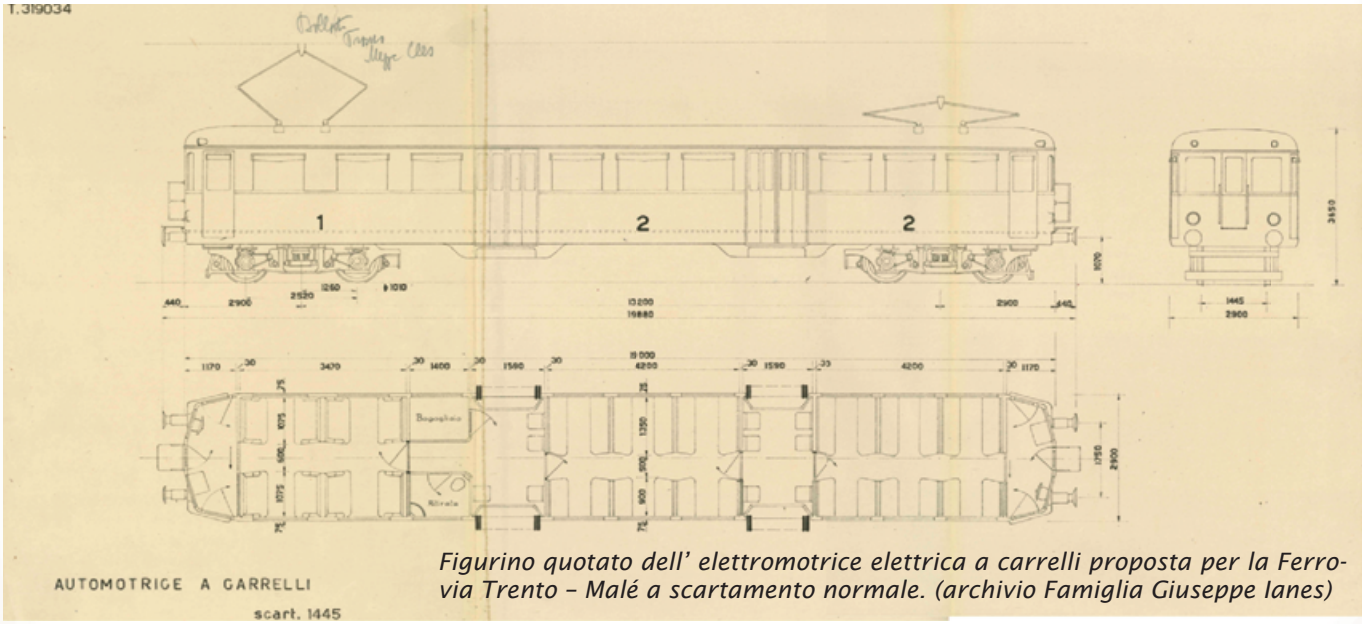
della Valsugana. Nella relazione precisavano che il raggio minimo poteva essere convenientemente ampliato in fase di stesura del progetto esecutivo. La lunghezza di costruzione era prevista pari a km 39 circa. Il binario sarebbe stato armato con rotaie da 36 kg/m. In prima fase si immaginava l'utilizzo della trazione termica (con trasmissione meccanica) per due motivi essenziali: la spesa preventivata per l'elettrificazione sorpassava la somma messa a disposizione dallo Stato (legge 2 aprile 1951 n°294), inoltre, essendo prevista l'elettrificazione col sistema a 3 kV c.c., questo risultava incompatibile con quello all'epoca utilizzato sulla tratta Brennero – Bolzano – Trento, che era alimentata in corrente alternata trifase a 3,6 kV 16,7 Hz. Si ricorda che la linea, tra Bolzano e Trento, fu convertita in corrente continua nel 1952, ma ciò, secondo i relatori, non era ancora previsto al momento della stesura del progetto. Supponendo in un secondo tempo l'elettrificazione, per la quale si prevedeva un'unica "sottostazione elettrica" in località Sabino, si ritenne utile anche studiare dei mezzi di trazione che inizialmente a trazione termica a nafta potevano poi essere facilmente trasformabili a trazione elettrica. Per l'esercizio si proponeva un parco rotabili

Giorno di festa a Malé l'11 ottobre 2009, ricorrenza del centenario del collegamento "su ferro" Trento – Malé. A sinistra il treno storico con in testa l'elettromotrice B 51 (ex Ferrovia Genova – Casella, ex Ferrovia Elettrica Val di Fiemme); a destra l'elettrotreno Alstom ETi 412 con apposita livrea che ricorda la celebrazione dei 100 anni.

costituito da sei automotrici, due rimorchiate e due locomotori (i mezzi di trazione si intendevano o diesel o elettrici).
Senza scendere in ulteriori pur interessanti dettagli relativi al programma di esercizio in funzione del traffico preventivato, si può infine ricordare un altro dato significativo: quello relativo ai tempi di percorrenza. Sull'intera tratta Trento – Malé, i treni "diretti" avrebbero impiegato 1 ora e 18 minuti, i treni "accelerati" 1 ora e 42 minuti.

(1) Ringraziamo la signora Gabriella Ianes per aver prima conservato con cura, ed ora messo a disposizione, l'interessantissima documentazione utilizzata, nel 1956, dal padre ingegner Giuseppe Ianes per la elaborazione della sua tesi di laurea, in ingegneria industriale meccanica presso il Politecnico di Torino, "La nuova linea ferroviaria Trento - Malé a scartamento normale ed i sistemi di trazione per essa adottati".

(NB: tutte le foto sono dell'autore dell'articolo, salvo quelle diversamente indicate).



Figurino quotato dell' elettromotrice elettrica a carrelli proposta per la Ferrovia Trento – Malé a scartamento normale. (archivio Famiglia Giuseppe Ianes)

FERROVIA TRENTO - MALE'
PRINCIPALI CARATTERISTICHE LINEA E ROTABILI

LINEA:

Lunghezza linea Trento – Marilleva	65,152 km
Scartamento	1000 mm
Pendenza massima	50 ‰
Raggio di curvatura minimo	80 m
Velocità massima ammessa	90 km/h
Rotaie (saldate da stazione a stazione)	50 UNI (50 kg/m)
Elettrificazione	3kV c.c.
Gallerie	n°12
Ponti e viadotti principali	n°25
Sistema di esercizio	DCO con sede a Trento
Impianto di sicurezza e segnalamento	ACC "multistazione" integrato da sistema ATP/TM
Stazioni	n°22
Fermate	n°16

MATERIALE ROTABILE VIAGGIATORI IN SERVIZIO:

	FIREMA/ANSALDO E86	*ALSTOM*
Numerazione	da ET 15 a ET 18	da ETi 401 a ETi 414
Tipologia rotabile	elettromotrice articolata a tre casse	unità di trazione composta da due elementi accoppiati
Rodiggio	Bo' Bo' Bo' Bo'	Bo' Bo' + Bo' Bo'
Lunghezza massima	36380 mm	40200 mm
Larghezza massima	2650 mm	2650 mm
Potenza complessiva	880 kW	1360 kW
Velocità massima	90 km/h	120 km/h
Massa a vuoto	69,3 t	75,8 t
Numero posti a sedere	95 + 2 per disabili	100 + 2 per disabili
Anno di costruzione	1994-1995	2004-2005

FERROVIA TRENTO - MALE'
OPERE D'ARTE

GALLERIE:

1. Pressano (925 m)
2. Rocchetta I (107 m)
3. Rocchetta II (163 m)
4. Rocchetta III (844 m)
5. Castelletto (82 m)
6. Sabino I (29 m)
7. Sabino II (195 m)
8. Dermulo (421 m)
9. Vergondola (2672 m) già Mostizzolo I
10. Mostizzolo II (54 m)
11. Mostizzolo III (46 m)
12. Mostizzolo IV (17 m)
13. Mostizzolo V (78 m)

Totale lunghezza gallerie: m 5633

PONTI E VIADOTTI (numero campate e lunghezza complessiva):

1. Via F.lli Fontana (Trento)	2x10 = 20m
2. Avisio	3 x 22+2x21= 108 m
3. Adige	5 x 19,74 = 98,7 m
4. Fossa di Caldaro	1 x 21 = 21 m
5. Ferrovia Brennero	11 + 13,20 + 11 = 35,20 m
6. Noce	4 x 18,06 = 72,24
7. Noce (Rocchetta)	32 m (arco)
8. Noce (Crescino)	6 x 18 = 108 m
9. Noce (Denno)	5 x 19 = 95 m
10. Rio Pongaiola	1 x 21 = 21 m
11. Strada comunale (Taio)	3 x 6,60 = 19,8 m
12. Rio Valle	12,90 m (arco)
13. Noce (Santa Giustina)	1 x 78 (arco) + 12 x 4,385 = 130,60 m
14. Strada comunale (Tassullo)	1 x 9,70 = 9,70 m
15. Rio Ribos	2 x 21 = 42 m
16. Noce (Mostizzolo)	1x63(arco)+6x4,385+1x4,25+1x5,60 = 96,20m
17. Rabbies	2x16.35 + 2x16.45 + 1x16.65 = 82.25m
18. Croviana	24 x 19 = 456 m
19. Noce (Dimaro I)	3 x 26,50 = 79,50 m
20. Noce (Dimaro I bis)	3 x 26,50 = 79,50 m
21. Noce (Dimaro II)	2 x 24 + 1 x 26,50 = 74,50 m
22. Noce (Daolasa)	15 x 14,7 + 3 x 24 + 2 x 36 = 364,50 m
23. Mestriago	4 x 24 = 96 m
24. Marilleva I	1 x 44 + 2 x 32 = 108 m
25. Marilleva II	8 x 12,50 = 100 m

(Elaborazione a cura di Mario Forni su dati forniti da Trentino trasporti S.p.A. – Situazione Dicembre 2014)

Stazione di Gardolo: la cosiddetta interposizione, ben visibile in primo piano, permette al binario a scartamento normale del raccordo Whirlpool di sovrapporsi al binario a scartamento metrico della Trento – Malé fino alla radice nord dell'ex Scalo Filzi di Trento; un treno per Trento è in sosta sul binario 2 il 27 gennaio 1996. (foto Paolo Corrà)

Foto in alto:
Una elettromotrice nei colori originali, alla stazione di Tassullo, settembre 1968. (foto Paul Carenco).

Foto a lato:
Il 30 aprile 2000 in Val di Sole un convoglio in tripla con in testa l' ET007 (foto Carlo Peretti)

Per lunghi tratti, tra Trento e Mezzocorona, la ferrovia Trento-Malé affianca la ferrovia del Brennero. Il 20 maggio 2001 l'elettromotrice EL04 mentre sosta all'ex fermata di Sorni è superata dall'EC87 proveniente da Monaco con in testa la locomotiva E652.100. (foto Carlo Peretti)

Foto in alto:
Doppia trazione delle due "Cortina" ET007 e 008 nell'ottobre 1999. (foto Mario Forni).

Foto a lato:
Mezzocorona, 29 giugno 1981. La locomotiva LC21 in testa ad un treno merci. (foto Mario Forni).

Aneddoti
IL PRIMO CARRO FS

Dal momento che per la ricostruzione della F.T.M. è stato scelto lo scartamento ridotto, fin da subito si è pensato alla possibilità di trasporto dei carri merci a scartamento normale, per questo la Società ha provveduto all'acquisto di appositi carrelli trasportatori e precisamente n° 4 tipo "Moncenisio" e n° 6 coppie tipo "Langbein"; inoltre nel 1965 è arrivato, per il traino di detti carrelli, il locomotore LC 21. Il trasporto del primo carro è avvenuto però solamente nel maggio 1968.
Come stazione di interscambio, per la vicinanza alla stazione F.S., è stata scelta la stazione di Mezzocorona Ferrovia, dove era già operante il servizio cumulativo di viaggiatori e merci con le stesse F.S.
Alla scorta del primo treno merci, con un carro F.S. tipo interfrigo, fu comandato il sottoscritto che aveva conseguito l'abilitazione da capotreno solo da pochi giorni, essendo stato assunto nel mese di febbraio. Quel giorno l' emozione era tanta anche perché ad assistere alla manovra di carico del carro sul carrello Moncenisio era presente tutto lo staff dirigenziale della Società.
Dopo che gli operai di una ditta esterna avevano caricato il ghiaccio negli appositi alloggiamenti posti alle due estremità del carro, si è provveduto alla manovra di carico spingendo, a mano, il carro sulla fossa dove era già stato posizionato il carrello trasportatore tipo Moncenisio al quale erano state abbassati, mediante manovelle, quattro piantoni che appoggiati sulle rotaie impedivano il ribaltamento del carro medesimo quando traslava sul carrello.
Tutto si è svolto senza intoppi, compresa la manovra di messa in partenza in stazione; la partenza è avvenuta alle ore 9.25 con destinazione Terzolas.
Fino a Dermulo non si sono avuti problemi di sorta, ma dopo esser transitati da detta stazione e imboccato la galleria che immette poi sul ponte di S. Giustina, improvvisamente veniva a mancare la corrente a 3000 v.; dopo pochi secondi la corrente ritornava ma prima dell' uscita dalla galleria tornava a mancare, anche in questo caso, ritornava quasi subito e si poteva proseguire il viaggio.
Il viaggio è ripreso senza ulteriori problemi e si è arrivati a Terzolas in perfetto orario; in stazione il carro è stato manovrato sul binario tronco pronto per essere caricato con le mele. Dopo la pausa pranzo, mentre si attendeva il dottore che doveva concedere il N.O. per la piombatura del carro, con il macchinista abbiamo fatto il giro al materiale rotabile per controllare che tutto fosse a posto; quando siamo arrivati all' altezza del carro ci siamo accorti che le maniglie di apertura dei vani di carico del ghiaccio, che normalmente sporgevano sopra il tetto, si erano notevolmente accorciate, abbiamo quindi dedotto che quando è mancata la corrente, le due maniglie avevano toccato la linea aerea provocando due corto circuiti e quindi si erano fuse (probabilmente nella galleria di Dermulo la linea aerea era leggermente più bassa che nelle altre gallerie o lungo la tratta).
Questo è stato di insegnamento perché con i trasporti successivi, in presenza di carri Interfrigo venivano utilizzati i carrelli Langbein, che avevano un piano di carico più basso dei Moncenisio.

Carlo Peretti.

Il locomotore LC 21 con un carro "Interfrigo" è in corsa verso Mollaro, mentre supera il torrente Noce presso l'ex-fermata di Sabino (settembre 1977).

La locomotiva elettrica LC 21, ancora nella colorazione originale, in manovra nella stazione di Mezzocorona Ferrovia (agosto 1969).

TRENTO-MALÉ la linea dei cinquant'anni

Per ricordare la Ferrovia Trento-Malé nel 2009 si organizzarono convegni e feste, cerimonie. Erano i cento anni dalla nascita ma, in realtà, si trattava dell'inaugurazione della tratta, di cui oggi non rimane proprio nulla. Quest'anno invece si festeggerà il 50° anno di vita della «nuova linea». Infatti il 13 dicembre prossimo cade il cinquantenario da quando, dopo anni di dibattiti, discussioni e anche divisioni, si inaugurò la nuova linea della Ferrovia Trento-Malé. Quella che veniva a sostituire era obsoleta e dava luogo ad un viaggio così lungo per i passeggeri che non era più consono ai tempi. Una linea «ad una sola mano» che per vasti tratti stendeva i binari in mezzo alla strada carrozzabile e quindi, rendeva impossibile il concomitante passaggio di auto e camion dall'altro. «L'85% della strada era senza asfalto, - ricorda Mario Forni, dirigente del movimento (capostazione) dell'attuale Trento-Malé, autore di libri quali "Rotaie nelle Valli del Noce" e "Ferrovie del Trentino" - fondo di ghiaia e sempre polverosa». C'era chi dopo la Seconda guerra mondiale voleva eliminarla. Il dibattito per anni si era avvitato tra scartamento ridotto e normale, e chi voleva ormai lasciar perdere le ferrovie, superate, si diceva, da auto, camion e pullman. Il dibattito si trascinò fino agli anni '50 e fu risolto solo da una prova di forza politica. Si impose chi assecondò la società Ferrovia Elettrica Trento Malé che voleva che la tratta continuasse a funzionare e sosteneva lo scartamento ridotto (dietro c'era un ramo della Democrazia Cristiana, i senatori trentini Enrico Conci e Luigi Benedetti). «In effetti - osserva Forni - era più pratico, meno costoso e si poteva usare il materiale rotabile già in uso». Erano anni di dopoguerra, il boom economico in Trentino stentava a farsi largo. «Scommessa vinta comunque perché a tutt'oggi la ferrovia sta funzionando, al meglio».

Marco Rensi di Besenello, abita da decenni a Dermulo, ha 87 anni e da 36 anni è pensionato della Trento-Malé. «Presi servizio a 15 anni, il primo febbraio del 1943, prima al deposito e poi nel 1948 come macchinista. I lavori iniziarono nel 1953: il primo tratto fu quello dai Sorni a S. Michele. Le vecchie rotaie passavano in mezzo alla via a Gardolo, Lavis. Infine, io scesi da Malé a Trento per l'ultimo viaggio col vecchio materiale rotabile, ancora di origine austro-ungarica, era il dicembre del 1964. Partii alle 4 del mattino. Era il 10 dicembre, il 9 il viaggio ufficiale era invece partito da Trento. Noi arrivammo in città alle sei del mattino». Non si trattava ancora dell'inaugurazione ufficiale della nuova linea: per tre giorni la ferrovia fu bloccata per modificare il livello di tensione elettrica della linea. Il 13 dicembre si sarebbe avuta l'inaugurazione. «La motrice che usammo per arrivare a Trento era la Grazer Wagon Fabrik Aeg del 1909 che fu quindi parcheggiata al deposito. Io - dice Rensi - mi presi le maniglie di comando come ricordo». Lui nella vita ha amato la sua famiglia, la montagna e poi... la Trento-Malé: «Mio cognato, macchinista, morì nel 1959 ad un passaggio a livello, a Mezzolombardo, speronato da un camion che demolì la cabina». Ai tempi non c'erano le barriere e il passaggio a livello era solo indicato da una «croce di S. Andrea». «Del resto, prima dell'ammodernamento della linea, gli incidenti erano abbastanza frequenti. Io pure feci un morto. Viaggiavo da Lavis per Trento ed un uomo attraversò le rotaie con la moto... anni '50».

«Ma gli incidenti continuarono anche dopo - racconta Forni .- visto che non tutti i passaggi a livello erano provvisti di barriere e la gente attraversava i binari con una certa disinvoltura». Quella gente era abituata ai tram che marciavano a 40 all'ora mentre la nuova ferrovia «sfrecciava» ai 90 all'ora. «Qualche macchinista, pur senza colpe proprie, ebbe an-

Peretti e Rensi alla nuova stazione FTM (Foto Renzo M. Grosselli).

Carlo Peretti e Marco Rensi presso la sede del nostro gruppo il 1° dicembre 2014 (Foto Renzo M. Grosselli).

che 8 incidenti mortali» annota Carlo Peretti di Taio, 66 anni, in pensione da 6. Da quattro ore di percorrenza dell'intera tratta si passò
all'ora e 20 minuti: «Mezzi più silenziosi, riscaldamento e i macchinisti che potevano finalmente viaggiare seduti. Io iniziai quattro anni dopo l'inaugurazione. Fui il primo capotreno a fare il trasporto di carri a scartamento normale delle Ferrovie dello Stato. Erano i famosi "vagoni dei pomi" che portavamo su, con la nostra linea con carrelli trasportatori appositi e la locomotiva speciale». Viaggi speciali, per le mele.
Fino agli anni '40 la ferrovia non aveva conosciuto la concorrenza dei camion e trasportava in Non e Sole di tutto, dalla farina alla frutta, dal carbone al legname. Ma negli anni '50 molte di queste merci ormai si spostavano in camion. Ma le mele, sino a Mezzocorona continuarono a viaggiare in ferrovia e così, nel bagagliaio, piccole partite di merci. Peretti: «Portavamo i giornali, verdura, medicinali, fiori. Fino agli anni '90. Un tempo il nostro distintivo erano una T e una M sovrapposte e qualche buontempone tradusse il tutto con "Trasporto Morti". Senza sapere che era una previsione. Ricordo un settembre piovoso in cui si ebbero delle frane tra Cles e Mostizzolo, sulla statale, e poi tra Cles e Malé. Trasporti solo con ferrovia quindi, per una settimana. E si presentarono i familiari di un signore deceduto, volevano portare il cadavere a Malé. Ero di servizio: lo caricammo su un carrello e lo portammo su, come treno straordinario. Il sabato successivo, altro cadavere. Lo mettemmo nel bagagliaio ma alla partenza si presentarono circa 50 persone con due sposi novelli che dovevano risalire la valle per la festa. Conciliammo i due trasporti, morto e sposi, separando le comitive e telefonando al capostazione di Malé, affinché il carro funebre non si facesse trovare proprio al momento dell'arrivo degli sposi».
Tante storie per la vecchia Trento-Malé. Ancora Carlo Peretti: «1974, la famosa crisi energetica. Il governo consigliava per la domenica le gite a piedi. C'era l'assalto al treno e dovevamo mettere anche 30-40 persone nel reparto bagagli. Con la Fiera di S. Giuseppe, il 19 marzo del 1974, facemmo il record di trasporto passeggeri, 15.000 in un giorno. Oggi le medie sono di 7.500-8.000».
Ma l'avventura più grande, spettacolare e potenzialmente la più triste, fu quella che capitò a Rensi verso la metà degli anni '60: «Guidavo il treno numero 6, motrice nuova. Passai per la galleria di Dermulo verso le 11. Sul ponte, in una curva a sinistra mi trovai davanti, girato di schiena, un bambino che si verificò poi, aveva due anni di età. Si seppe che suo padre stava tagliando l'erba in un prato, sulla scarpata, e il piccolo gli era sfuggito. Misi la rapida, cioè innestai la frenata più
brusca ma il treno ci impiegò 37 metri per fermarsi e il bimbo ormai ci era finito sotto. Scesi disperato e guardai le rotaie, dietro. Non c'erano segni... e sentii un pianto infantile. Il bambino era davanti. La sua fortuna era stata che un collega in deposito aveva messo la coppiglia (un blocca
dato) in modo non corretto. Ma fu questo che fece sì che il piccolo fosse agganciato per i vestitini... Lo presi, lo abbracciai, non c'era sangue, solo qualche botta sulla schiena. Papà venne subito raggiunto ed era impietrito, disperato. Il bimbo lo consegnai a chi lo portò subito all'ospedale. Quando potei lo raggiunsi anch'io. Stava sul corridoio e diceva "Bua tutù", male dietro insomma». Quella famiglia invitò Rensi alla comunione e poi alla cresima del piccolo e lo stesso, ormai uomo, lo avrebbe in seguito invitato al suo matrimonio e ancora oggi di tanto in tanto va a fargli visita.
La Trento-Malé rinacque il 13 dicembre del 1964. Mentre, prima e dopo, continuarono a chiudere altre linee, in Italia e in Europa. Giù il cappello, quindi, alla memoria di coloro che videro giusto, e vinsero una battaglia che fu «di civiltà».

Tratto da il Giornale l'Adige di giovedì 4 dicembre 2014

Ricordo di Arnaldo Pocher

Venticinque anni fa, nel dicembre 1989, moriva in un tragico incidente stradale Arnaldo Pocher figura di spicco nel mondo fermodellistico italiano, uno dei suoi pionieri. Era nato a Trento nel 1911 e nel 1927, completata la sua formazione scolastica come orafo ed incisore, si era trasferito a Torino ove un fratello aveva intrapreso una piccola attività industriale nel campo elettrotecnico; ben presto tornò però alla sua attività presso la prestigiosa incisoria Villarboito. Nel 1937 sposò Germana Ormea che purtroppo presto morì, alla vigilia del Natale del 1939, poco più di un mese dopo aver dato alla luce la figlia Maria Pia; nell'immediato dopoguerra si risposò con la cognata Maria Pia Ormea, sorella di Germana. La moglie M.Pia (scomparsa nel 2005), la figlia M.Pia ed in seguito anche il genero Adelmo Canali saranno sempre al fianco del Maestro nelle sue attività artigianali ed impreditoriali nel campo modellistico (ferroviario in particolare). Tutta la famiglia, compresa la seconda figlia Anna, artista di successo nel campo della danza, è tuttora impegnata a far sì che non si perda la memoria di Arnaldo che tanto ha dato al fermodellismo italiano. Nel 1994 la moglie M.Pia ci ha onorato con la richiesta di intitolare il nostro gruppo ad Arnaldo Pocher, per perpetuarne il ricordo nel mondo fermodellistico italiano.

Egli si avvicinò al mondo fermodellistico torinese nel 1948 affascinato dai modelli ferroviari esposti in alcuni negozi del centro. Realizzò alcuni modelli di accessori che sottopose al giudizio degli amici fermodellisti e da essi fu spinto alla loro realizzazione e commercializzazione. L'attività artigianale ben presto si trasformò in piccolo-industriale con la creazione nel 1952, in società con Corrado Muratore della "Micromeccanica Pocher e Muratore snc"; già nel 1955 lo stabilimento impiegava oltre 30 addetti divenuti, nel periodo di massimo sviluppo a metà anni '60, con il trasferimento nel nuovo stabilimento in via Ambrosini, circa 120!

La produzione di accessori già negli anni '50 aveva lasciato il passo a modelli ferroviari di carri e carrozze e nei primi anni '60 anche di locomotive (la SNCF CC7100 del record di velocità, la Bayard, le mitiche loco a vapore Genoa e Reno del West americano.)

Agli inizi fu molto attivo anche nel campo associazionistico sia locale, Gruppo Fermodellistico Torinese, che nazionale e internazionale: fu, a fianco di Italo Briano, fra i promotori dei primi convegni fermodellistici che portarono alla nascita delle federazioni fermodellistiche europea MOROP (1952) ed italiana FIMF (1953 ...di Pocher la ruota distintivo e logo della federazione) che lo riconoscerà nel 1976 "Maestro modellista".

Gli impegni produttivi lo portarono ad allontanarsi dalle responsabilità di cariche associative ma non mancò mai la sua attiva partecipazione; mai geloso delle sue realizzazioni ne condivideva generosamente "segreti" e soluzioni con gli amici fermodellisti sempre attento a coglierne giudizi, consigli, suggerimenti. Arnaldo Pocher fu personalità artistica poliedrica come ben lo dimostra la sua produzione in campo figurativo e pittorico. Anche nel campo modellistico (non solo ferroviario ma pure automobilistico, aereo, militare e figurinistico) all'origine di ogni sua produzione troviamo l'ispirazione, il sogno, lo stupore, la curiosità: scopriamo cioè l'artista.

Arnaldo Pocher non sarà mai "un industriale" resterà sempre un artigiano, un artista, un modellista appassionato. Senza segreti per i suoi amici!

Nelle mani di Pocher...

... il treno merci si trasforma in un coloratissimo quadro grazie ai modelli dei carri delle società svedesi, danesi e norvegesi impreziositi dai loro coloratissimi loghi e slogan pubblicitari (tutte riproduzioni fedeli al vero, non di fantasia) od in supporto di affascinati carichi (indimenticabile la scultura della testa di cavallo)

... il viaggio ed il treno sono "Sogno" ed "Avventura". Ed ecco

Arnaldo Pocher con i suoi collaboratori a Torino in via Lucento nel 1956 (Archivio Fabris).

allora i modelli delle carrozze della CIWL (la mitica Compagnia internazionale dei Vagoni Letto e dei Grandi Espressi Europei "Orient Express" in primis), dalle affascinanti carrozze ristorante in Teak,le severe ed eleganti vetture Francesi, anni 30, della PLM ed infine, modello per la prestigiosa casa fermodellistica svizzera "Metropolitan" l'elettrotreno policorrente delle FFS Rae II, utilizzato dal 1961 al 1984 per i prestigiosi servizi TEE. Nei modelli di locomotive, impreziositi da particolari in fusione di ottone, e carrozze dell'epoca rivive il mito del "West" americano

… il treno in miniatura diviene capolavoro di micromeccanica fine. Il modello della locomotiva del record (331 km/h nel 1955!!): la CC7107 della SNCF. Centinaia di piccoli particolari, pezzi staccati montati con estrema cura impreziosiscono questo piccolo capolavoro che cela all'interno una innovativa e sorprendente motorizzazione: basata sull'utilizzo di giunti centrifughi a frizione permette una fedele riproduzione della gradualità delle fasi di accelerazione e frenatura.

… il treno in miniatura ed il modellismo in generale è amore per la storia. Notevole la produzione d'ispirazione bellica militare: il carro arpione tedesco per la distruzione del binario, le automotrici ed i vagoni armati e , segno di speranza, la loco diesel Whitcomb protagonista dei treni della ricostruzione

Nel 1963 la Rivarossi entrò nel capitale sociale e venne da essa avviata una politica di standardizzazione industriale della produzione.

Arnaldo Pocher, avendo così garantito la sopravvivenza della ditta e la piena occupazione dei collaboratori uscì dalla società del 1968. Non lascerà però la scena, nel 1972 produrrà col marchio AR,PO accessori per Corel, nel 1975 inizia la decennale collaborazione con Metropolitanan con le belle carrozze Svizzere degli anni 30. Nel 1985/86 produzione di accessori e carri col marchio AR.PO e nel 1987/88 collaborazione con la svizzera MCA (i già citati modelli militari ed il tram di Zurigo).

Solo la morte improvvisa e tragica fermerà la sua mano nel 1989 mentre col marchio "Arnaldo Pocher" si apprestava, in piena indipendenza, a rilanciare con nuovi preziosi modelli, purtroppo in gran parte solo annunciati, la sua attività: carri spartineve in peltro con particolari in legno, loco FS E 491/2 ed E 454…

Arnaldo Pocher e la "Bayard" della prima ferrovia italiana

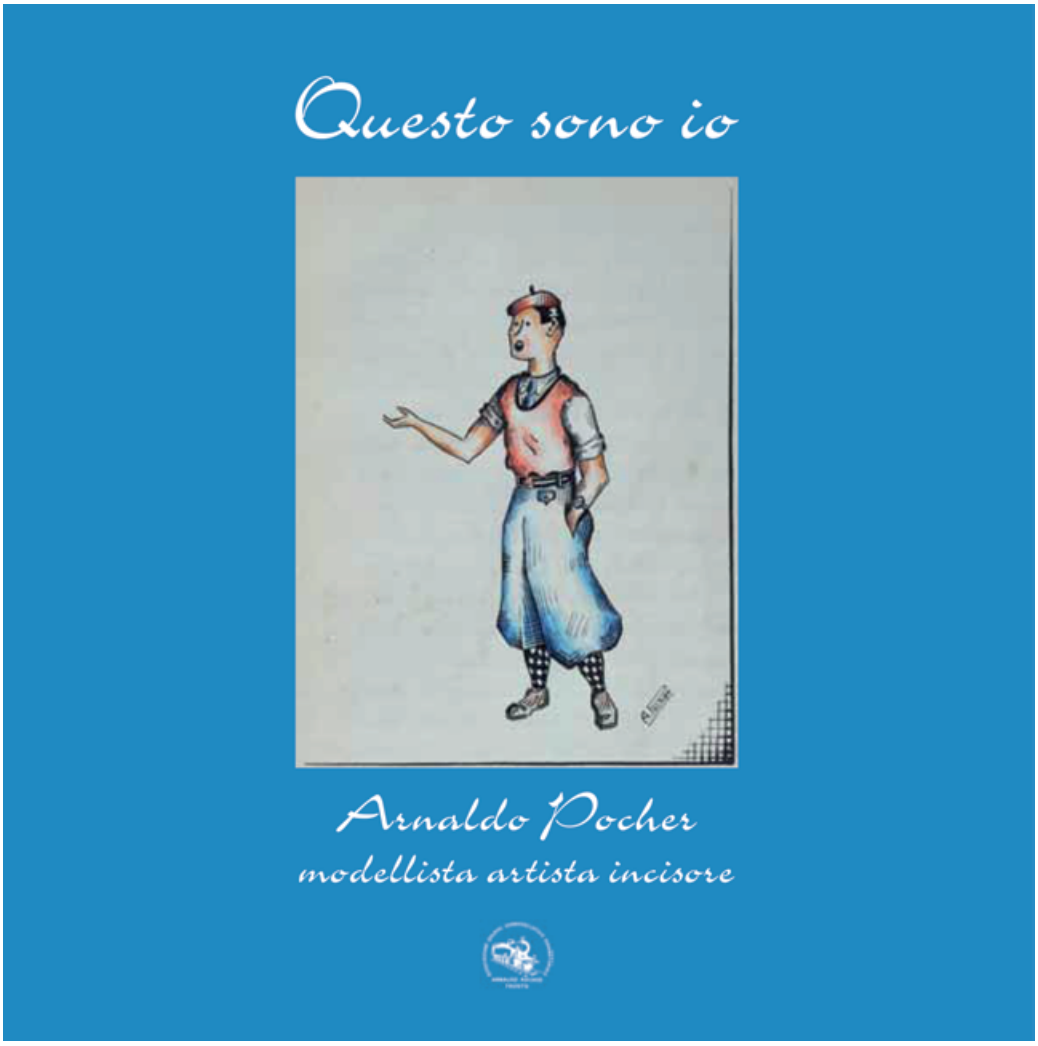
Il treno in miniatura ed il modellismo in generale è amore per la storia ed allora non poteva mancare l'attenzione verso il primo passo della storia ferroviaria d'Italia.

Il 3 ottobre 1839, 175 anni fa, l'inaugurazione della linea ferroviaria Napoli-Portici, primo tratto della linea per Castellamare, Nocera e Salerno, da parte del Re delle Due Sicilie Ferdinando II.

Nel 1963 Arnaldo Pocher realizzò il modello della "Bayard" una delle prime locomotive della società che aveva proposto la realizzazione della linea e ne curava l'esercizio e la gestione. Il treno inaugurale della Napoli-Portici era stato in realtà trainato dalla "Vesuvio" ma nella memoria collettiva resta la "Bayard" in quanto prescelta dalle FS italiane come locomotiva da riprodurre per la replica del convoglio inaugurale, ora esposta al museo ferroviario di Pietrarsa (NA), in occasione dei festeggiamenti per il centenario del 1939.

Pocher considerò la realizzazione del modello della "Bayard" un'opera di oreficeria: estrema cura del dettaglio, particolari riportati finemente realizzati e, tocco finale, la doratura del modello.

(pubblicità da L'INGEGNERE n°5, maggio 1931, archivio Mario Forni)



Sono ancora disponibili copie del libro "Questo sono io" dedicato alla figura e all'opera del Maestro realizzato in occasione del centenario della nascita (2011) e il carro promozionale.

GRUPPO FERMODELLISTICO FERAMATORIALE ARNALDO POCHER DI TRENTO
www.gffpocher.org – e-mail: info@gffpocher.org