IL NAVETTA

N. 22
Ottobre
2019

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

Saluto dei presidenti

Cara lettrice, caro lettore torna il NAVETTA con una storia importante: la nascita, lo sviluppo e l'esercizio della Ferrovia Trento – Malé.
La pubblicazione nasce in occasione di un evento e di alcune ricorrenze:
l'evento è il 68° Congresso Nazionale della FIMF – Federazione Italiana Modellisti Ferroviari e Amici della Ferrovia – dal 19 al 20 ottobre 2019, a Trento, con la partecipazione di ospiti e delegati da tutto il Paese e da alcune nazioni europee. Raccontare a questi amici un po' della nostra storia, è sembrato un buon motivo per confezionare questo numero.
Le ricorrenze sono:
- 180 anni della prima ferrovia italiana, la Napoli – Portici
- 110 anni della Trento – Malé
- 30 anni dalla scomparsa di Arnaldo Pocher, artista, modellista e industriale noto in tutto il mondo, i cui modelli di treni, autovetture e cannoni antichi sono passati nei sogni e, spesso, nelle case di tante persone.
Se il significato delle prime due occasioni è lampante, il ricordo di Arnaldo Pocher è sempre vivo nella nostra Associazione intitolata, appunto, al Maestro.
Come scopriremo, la Trento – Malè nasce come tramvia per collegare Trento, capoluogo, con la Val di Non e la Val di Sole; ancora oggi sia a Trento che nelle valli, molti dicono "el tram".
Troveremo una sintesi degli eventi storici che ne hanno segnato la vita. Dalla costruzione agli eventi bellici; dal passaggio dalla "tramvia" alla "ferrovia" fino all'introduzione di nuovi sistemi e materiali: tutto un altro mondo!
Buona lettura,

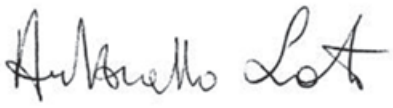
Ernesto Patti

Presidente GFF "Arnaldo Pocher"

Esiste un solido legame fra la FIMF e la Ferrovia Trento - Malé fin dai tempi della fondazione della nostra Federazione.
Scorrendo le pagine del nostro Bollettino ritrovo le cronache delle prime gite organizzate dai Soci di allora su questa linea così unica nel suo genere complice anche la curiosità per una ferrovia che veniva rinnovata e rilanciata in un periodo in cui si parlava solo di 'rami secchi'.
Il fascino di una secondaria, per giunta a scartamento ridotto, ha sempre sedotto i nostri feramatori e anche i nostri fermodellisti, a giudicare dagli articoli pubblicati in quegli anni: il fatto di avere in Trento un Gruppo organizzato vitale quale il Gruppo Arnaldo Pocher ci ha stimolato a tornare più volte con entusiasmo sulla FTM in occasione di Congressi FIMF o gite pianificate ad hoc.
A rileggere quelle cronache con il loro linguaggio molto ufficiale e soprattutto a rivedere le illustrazioni si ha una strana sensazione osservando quei signori in gita in giacca e cravatta, così diversi dai congressisti odierni, accanto a dei convogli che erano e sembrano ancora moderni.
Il mio predecessore, l'Ing Piero Muscolino, in una prefazione al bel libro di Mario Forni sulla FTM nel 1998 scriveva:
"E proprio la Trento - Malé, con la sua indiscussa vitalità pur a scartamento ridotto e non collegando grandissimi centri, ha dimostrato anche ai più scettici che era questa la strada da seguire, strada che continua brillantemente ad essere seguita come dimostra la realizzazione della nuova stazione terminale presso quella delle FS a Trento ed i programmi di prolungamento da Malé verso il Tonale".
Mi sembra che, passati ventuno anni, questo giudizio sia ancora perfettamente condivisibile: auguro a nome dei Soci FIMF alla nostra Trento - Malé un futuro di successo e di ulteriori soddisfazioni anche in questo XXI secolo.

Antonello Lato

Presidente FIMF



Contributi fotografici di Carlo Peretti, Emiliano Voltolini, Paolo Marini. Cronologia e tabelle comparative a cura di Mario Forni. Ideazione Paolo Marini. Per la realizzazione grafica si ringrazia Gianni Battistata. Immagine di copertina tratta da un manifesto pubblicitario del 1910 opera di Max von Esterle con inserito il carro realizzato da Arnaldo Pocher per la FIMF nel 1978 e regalato dal Maestro a tutti i soci.

110 ANNI FERROVIA TRENTO – MALE' CRONOLOGIA ESSENZIALE

1891 Su proposta del dinamico sindaco Paolo Oss-Mazzurana, il Consiglio comunale di Trento autorizza la Giunta a studiare una rete di linee tranviarie a trazione elettrica destinate a collegare il capoluogo con le principali vallate (Non-Sole, Fiemme, Giudicarie).

1901 Un'apposita legge promulgata dall'imperatore Francesco Giuseppe determina i piani finanziari per la realizzazione di alcune ferrovie e tranvie locali, fra cui la Trento – Malé. Nel frattempo, per motivi economici e finanziari viene concordato di rinviare la realizzazione delle tranvie di Fiemme e delle Giudicarie.

1905 Il 19 dicembre, il Governo austro-ungarico rilascia al Comune di Trento il documento di concessione "per la ferrovia locale a scartamento ridotto e a trazione elettrica da Trento a Malé, assieme ad una linea di allacciamento a scartamento normale da Mezzolombardo a San Michele, da esercitarsi al principio con trazione a vapore".

1906 Viene costituita a Vienna la S.p.A. Ferrovia Locale Trento – Malé, le cui azioni sono in maggioranza detenute dai comuni serviti o limitrofi alla linea. E' inaugurato il breve collegamento a scartamento normale Mezzolombardo – Mezzocorona (già San Michele); rimarrà in servizio nella sua interezza, per il solo traffico merci, fino al 1964.

1907 Iniziano i lavori per la costruzione della tranvia noneso-solandra.

1909 Il 26 luglio giunge a Cles, in corsa prova, il primo tram. Il 13 settembre corsa speciale Trento – Malé con gli azionisti; il giorno seguente inizia il regolare servizio tra Trento e Cles. 11 ottobre, inaugurazione ufficiale della tranvia Trento – Malé. 12 ottobre, inizio del servizio regolare sull'intera linea: con quasi 60 km di lunghezza, la Trento – Malé è la più lunga linea a trazione elettrica dell'Impero. Nel frattempo, il 2 settembre viene aperta all'esercizio la Ferrovia elettrica dell'Alta Anaunia Dermulo – Fondo – Mendola, diramazione della Trento – Malé, ma indipendente da questa (il servizio cesserà nel 1934).

Trento, 9 agosto 2005. Partenza del treno speciale con a bordo la Giunta provinciale e la stampa con destinazione Cles dove si svolse una cerimonia pubblica di presentazione del nuovo treno Alstom ETi 8/8-403 (dei 14 ordinati). A destra la "Cortina" ET 007 ex Ferrovia delle Dolomiti. (foto Emiliano Voltolini)

1915 Con la dichiarazione di guerra dell'Italia all'Austria-Ungheria, la Trento – Malé diviene asse di forza per i trasporti militari dalla Val d'Adige al fronte del Tonale. Per l'esercizio vengono impiegate anche delle locomotive a vapore.

1918 In gennaio entra in servizio una ferrovia tipo Decauville (Motorfeldbahn) da Malé a Fucine. Il 4 novembre, col termine della guerra e l'annessione del Sud Tirolo al Regno d'Italia, le Ferrovie dello Stato italiane subentrano a quelle austriache (alle quali era stata affidata la costruzione e l'esercizio) nella gestione della Trento – Malé.

1936 Dal 14 giugno la tranvia Trento – Malé è gestita dalla S.A. Trasporti Pubblici, costituita appositamente dall'ingegnere svizzero Giacomo Sutter, che pertanto subentra alle Ferrovie dello Stato.

1945 Al termine del secondo conflitto mondiale, con decreto prefettizio, la società concessionaria Ferrovia Locale Trento – Malé gestisce direttamente la tranvia. Il contratto provvisorio (rinnovabile ogni due anni) della S.A. Trasporti Pubblici, la mancanza di ogni sussidio finanziario, la scarsa manutenzione e i danneggiamenti bellici hanno reso del tutto precario l'esercizio della Trento – Malé: un rinnovamento radicale degli impianti e del materiale rotabile è quindi un'esigenza inderogabile, pena la cessazione del servizio su ferro.

1948 Il governo riconosce la necessità di un ammodernamento della Trento – Malé e il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approva il progetto di ricostruzione predisposto dalla direzione della tranvia (trasformazione da tranvia a ferrovia, col mantenimento dello scartamento ridotto di un metro).

1953 Con apposito finanziamento statale, iniziano i lavori di ricostruzione che vengono però presto interrotti a causa di contestazione relative al tracciato studiato, alla scelta dello scartamento, alla necessità di mantenere un servizio su ferro (è infatti proposto di istituire un autoservizio con la contestuale sistemazione della rete stradale delle valli di Non e di Sole).

1956 Dopo approvazione delle autorità statali competenti, in merito alla scelta del tracciato e dello scartamento, riprendono in via definitiva i lavori di ricostruzione.

Domenica 11 ottobre 2009, il ponte di Santa Giustina è impegnato da una composizione multipla di elettrotreni Alstom di cui uno decorato per il centenario della linea, a bordo invitati e personalità. Il convoglio seguiva di poco il treno storico con la B51+C326. (foto Paolo Marini)

1961 Il 25 giugno, con l'apertura della tratta Cles – Malé, la nuova ferrovia è attivata nella sua interezza (con esclusione della nuova stazione di Trento). Il servizio è garantito però con l'originale materiale rotabile tranviario.

1964 Il 13 dicembre avviene l'inaugurazione ufficiale della nuova ferrovia, coincidente con la messa in servizio di una nuova stazione (provvisoria, in attesa della definitiva, accanto alla stazione FS di Piazza Dante) a Trento Piazza Centa e di nuovo materiale rotabile ferroviario che definitivamente sostituisce quello tranviario.

1968 In maggio è attivato il servizio merci "a carro completo" mediante l'utilizzo di un'apposita locomotiva elettrica e di carri e carrelli "trasportatori" che permettono l'inoltro sulla linea a scartamento metrico di carri a scartamento normale.

1994 Il parco rotabili si arricchisce di quattro elettrotreni costruiti dalle Officine di Casaralta (gruppo FIREMA) con equipaggiamenti elettrici Ansaldo e carrelli TIBB (la consegna e la messa in servizio completa avviene l'anno seguente).

1995 Il 26 ottobre è solennemente inaugurata la nuova stazione di Trento, posta accanto a quella delle Ferrovie dello Stato, in sostituzione di quella provvisoria di Piazza Centa. Oltre trent'anni sono stati necessari per localizzare la stazione della Trento – Malé in una posizione più consona al centro cittadino e alla stazione FS.

2002 Viene costituita la nuova società Trentino trasporti in cui confluiscono Ferrovia Trento Malé S.p.A. e Atesina S.p.A., che assicura il trasporto locale su ferro (limitato alla linea Trento – Marilleva) e su gomma sull'intero territorio provinciale.

2003 Il 4 maggio viene inaugurata e il giorno seguente posta in regolare servizio la nuova tratta Malé – Marilleva, primo tronco del prolungamento fino a Fucine, sollecitato già dai tempi della progettazione dell'originale tranvia. Viene abbandonata la storica stazione di testa di Malé e attivata una nuova stazione passante. I costi di costruzione sono stati coperti dalla legge finanziaria dello Stato per l'anno 1987, a favore delle "ferrovie in concessione", e dalla Provincia Autonoma di Trento.

Incrocio a Tassullo fra l'ETi 407 con i nuovi colori della provincia, operante come treno 53 (Mezzana-Trento) e B51+C326 con il servizio "Trenino dei Castelli" Tassullo- Caldes il 4 agosto 2019. (Foto Carlo Peretti)

2005 Dalla fine dell'anno la sicurezza e la regolarità della marcia dei treni sull'intera linea Trento – Marilleva sono garantite da un sofisticato "Apparato Centrale Computerizzato Multistazione" (ACCM) progettato e realizzato da Ansaldo Segnalamento.

2006 Con l'entrata in servizio di 14 elettrotreni di costruzione Alstom, dotati di elevate prestazioni di marcia e di confort (fra cui, in particolare, il piano di accesso posizionato a soli 30 cm dalla rotaia, cioè a livello della banchina), il servizio della Trento – Malé raggiunge un livello ragguardevole di qualità, permettendo anche un sensibile aumento dei servizi offerti.

2007 In settembre viene attivata la variante di Pressano, costituita da un nuovo percorso interrato tra Lavis (stazione esclusa) e Zambana (nuova stazione), già predisposto per il doppio binario, che permette l'eliminazione di alcuni passaggi a livello.

2009 Sono celebrati i 100 anni della Trento – Malé con una serie di iniziative che riscuotono molto successo: fra queste, la messa in servizio di un treno storico costituito da una motrice ex Ferrovia Elettrica Val di Fiemme e da una vettura rimorchiata appartenente al parco originale della tranvia Trento – Malé. Con questi rotabili è effettuato il treno commemorativo domenica 11 ottobre.

2014 In dicembre è ufficialmente inaugurata una nuova rimessa a Malé, in località Croviana. La nuova rimessa permette di abbandonare definitivamente gli impianti della originaria stazione di Malé, utilizzati provvisoriamente per accedere all'annessa vecchia rimessa. Nello stesso mese l'ACCM viene implementato con un sistema di Automatic Train Protection (ATP), realizzato da Ansaldo Segnalamento (oggi Hitachi Rail STS).

2016 Il 23 luglio la linea si allunga ulteriormente con l'inaugurazione del nuovo breve, ma importante tratto Marilleva – Mezzana. La stazione di testa di Mezzana è strutturata in modo tale che la ferrovia possa ulteriormente proseguire senza particolari difficoltà.

2018 Il 28 luglio viene inaugurata ed entra in servizio la nuova stazione di Lavis: i nuovi impianti della stazione, realizzati sotto il livello stradale, permettono di eliminare altri trafficati passaggi a livello e, contestualmente, di rendere operativo il breve tratto a doppio binario già in essere con l'attivazione della variante di Pressano (2007).

2019 11 ottobre, la "vaca nonesa" (così, da tempo, è simpaticamente soprannominata la Trento – Malé dalla gente del posto) compie centodieci anni.

ETi 401 + 404 con la nuova livrea provinciale in occasione dell'inaugurazione della nuova stazione di Lavis il 28 luglio 2018. (Foto Carlo Peretti)

TABELLA COMPARATIVA CARATTERISTICHE TECNICHE LINEA FTM

Tipologia linea e percorso	Tramvia Trento-Malé	Ferrovia Trento-Malé	Ferrovia Malé-Marilleva[1]	Ferrovia Marilleva-Mezzana[2]
Anno di messa in esercizio	1909	1964[3]	2003	2016
Scartamento mm	1000	1000	1000	1000
Lunghezza km	59,643[4]	55,702[5]	10,336	0,816
Pendenza massima ‰	53	50	49	20
Raggio minimo di curva m	28	80	130	260
Tratte in rettilineo km	36,67	37,792	n.c.	n.c.
Tratte in curva km	22,97	17,910	n.c.	n.c.
Tratte in sede propria km	26	55,702	10,336	0,816
Tratte in sede stradale km	34	-	-	-
Tipologia rotaie e peso kg/m	Phoenix 35 e Vignole 21,80[6]	Vignole 27,6 e 30, poi 36, poi 50[7]	Vignole 50	Vignole 50[8]
Velocità massima ammessa km/h	35	90	90	70
Tensione alimentazione linea aerea di contatto	800 V c.c.	3000 V c.c.	3000 V c.c.	3000 V c.c.
Altezza media filo di contatto dal p.d.f. mm	5800	5000	5000	5000
Sospensione linea di contatto	trasversale	longitudinale	longitudinale	longitudinale
Lunghezza campata in rettilineo m	35	60	60	60
Località sottostazione elettriche	Pressano, Sabino, Mostizzolo	Pressano, Mollaro,Mostizzolo	Marilleva	-[9]

Note generali:

1. Il tronco Malé – Marilleva è un tutt'uno con quello Trento – Malé e ne rappresenta il prolungamento. Con la messa in esercizio di questo tronco fu abbandonata la stazione di testa di Malé e realizzata una nuova passante.
2. Il tronco Marilleva – Mezzana è un tutt'uno con quello Trento – Malé – Marilleva e ne rappresenta un ulteriore prolungamento. La località Marilleva diventa "fermata" a tutti gli effetti.
3. La nuova linea venne effettivamente attivata nel 1961, utilizzando il materiale rotabile tramviario originario; inoltre nel 1961 la stazione di Trento era ancora quella originaria di Piazza Silvio Pellico (Torre Verde) perché fino allora non si era stabilito dove attestarsi definitivamente presso la stazione delle Ferrovie dello Stato. Una stazione provvisoria fu nel frattempo edificata in Piazza Centa ed inaugurata appunto nel 1964. La stazione attuale in Via Dogana fu messa in servizio nel 1995.
4. La linea era interamente a binario unico. La tratta Mezzocorona (Borgata) – Mezzolombardo era in parte in comune alla pre-esistente "Ferrovia della Retta" Mezzocorona – Mezzolombardo a scartamento normale ed il binario era pertanto armato con tre rotaie.
5. La linea è interamente a binario unico, con esclusione della tratta Lavis – Zambana (1789 m) a doppio binario attivato nel 2018. La tratta Trento (ex Scalo Filzi) – Gardolo è armata con binario a tre rotaie, per un'estesa di 2316 m, essendo in comune con un raccordo industriale a scartamento normale attivato nel 1972.
6. Le rotaie a gola Phoenix erano usate sui tratti in sede stradale promiscua. In sede propria erano utilizzate normali rotaie Vignole (armamento System E). Sul tratto comune alla "Ferrovia della Retta", tra Mezzocorona e Mezzolombardo, il binario armato con tre rotaie (doppio scartamento, normale e ridotto) consisteva di rotaie Vignole da 26 kg/m (armamento System XXIVa).
7. La nuova linea era all'inizio armata con rotaie da 30 kg/m (usate) da Trento a Mezzolombardo e con rotaie FFCC (27,6 kg/m, nuove) sul restante percorso. Nella seconda metà degli anni '70 le rotaie usate da 30 kg/m furono sostituite con rotaie 36 UNI (36kg/m). La rotaia 50 UNI, oggi 50E2 (50 kg/m) fu generalizzata su tutta la linea al momento del rinnovo integrale dell'armamento compiuto negli anni '90/inizio anni 2000; contestualmente fu adottata la traversa bi-blocco in cemento armato precompresso e la "lunga rotaia saldata".
8. Sul tronco Marilleva – Mezzana le rotaie 50E2 sono posate su traverse monoblocco, adottate recentemente anche sul tronco Trento – Malé in corrispondenza di curve di raggio ridotto e, in parte, anche sul doppio binario Lavis - Zambana.
9. Il tronco Marilleva – Mezzana è alimentato "a sbalzo" dalla SSE Marilleva.

TABELLA COMPARATIVA MATERIALE ROTABILE VIAGGIATORI MOTORE FTM

Tipologia veicolo e costruttore	Elettromotrici Grazer Waggon-und Maschinen-Fabriks/AEG	Elettromotrici Stanga/TIBB	Elettrotreni Stanga/TIBB	Elettrotreni Stanga/TIBB Ex-Dolomiti	Elettrotreni FIREMA/Ansaldo Tipo E86	Unità di trazione Alstom
Quantità veicoli n°	12	5	3	2	4	14
Numerazione	41/s 001-012 kkStB, poi 41/s 011-022 FS, SATP, FTM	EL 01 - 05	ET 11 - 13	ET 007 - 008	ET 15 - 18	ETi 401 - 414
Anno di costruzione	1909 - 1910	1964	1964	1955	1994 - 1995	2004 - 2006
Rodiggio	Bo' Bo'	Bo' Bo'	Bo' Bo' Bo' Bo'	Bo' Bo' Bo' Bo'	Bo' Bo' Bo' Bo'	Bo' Bo' + Bo' Bo'
Potenza kW	148	380	760	640	880	1360
Velocità massima km/h	35	90	90	80	90	120
Lunghezza fuori tutto mm	13.500	19.800	35.600	32.370	36.380	40.200
Larghezza cassa mm	2.550	2.650	2.650	2.400	2.650	2.650
Massa a vuoto t	21	33,6	64	58	69,3	75,8
Posti a sedere n°	36	40	74	92	95 + 2 PMR	100 + 2 PMR

Note generali:

I dati sopra riportati si riferiscono alla stato originale dei veicoli, cioè al momento della consegna per l'esercizio. Nel corso degli anni alcuni rotabili hanno subito delle modifiche a seguito di ricostruzione e/o ammodernamento. Le elettromotrici 41/s erano alimentate a 800 V c.c., mentre i restanti veicoli motori erano (sono) alimentati a 3000 V c.c.

Le elettromotrici 41/s sono state tutte accantonate e demolite in seguito all'immissione in servizio del materiale rotabile a 3000 V c.c. (dicembre 1964). Le elettromotrici EL 01 – 05 sono state tutte ricostruite e ammodernate tra la fine degli anni '90 e il primo decennio di questo secolo: sono in attesa di autorizzazione per potere circolare con trasporto persone a bordo.

Gli elettrotreni ET 11 – 13 sono stati accantonati e demoliti dopo la messa in servizio del materiale Alstom.

Gli elettrotreni ET 007 – 008 (ex Ferrovia delle Dolomiti Calalzo – Cortina – Dobbiaco) sono accantonati in attesa di un eventuale recupero per formazione treni storico/turistici.

Nota aggiuntiva: gli elettrotreni ET 007-008 sono stati recentemente sottoposti a restauro estetico e riportati alla livrea d'origine. A breve dovrebbero giungere a Trento; uno destinato al Museo Ttram e l'altro al Museo Caproni presso l'aeroporto di Trento-Mattarello. In ambedue i casi sono già state posizionate le rotaie e i carrelli.

R LINEA TRENO R35

TRENTINO

B645 B645 B643 P	**MEZZANA**
B643 P	MARILLEVA 900
	PIANO DI COMMEZZADURA
P	DAOLASA
B646 B645 B643	MASTELLINA
P	DIMARO-PRESSON
P	MONCLASSICO
P	CROVIANA
B646 B645 B643 B642 B641 B640 P	**MALÉ**
P	TERZOLAS
	CALDES
	CAVIZZANA
	CASSANA
	TOZZAGA
	BOZZANA
B634 P	MOSTIZZOLO
B634 B633 B632 B630 B624 B623 B620 P	CLES POLO SCOLASTICO
B634 B633 B632 B630 B627 B624 B623 B620 P	**CLES**
P	TASSULLO
B630 B627 P	DERMULO
B625	TAIO
	SEGNO
B625 P	MOLLARO
P	DENNO
P	CRESCINO
B615	MASI DI VIGO
B620 B615 B611 B107	MEZZOLOMBARDO
B107 P	MEZZOCORONA BORGATA
B611 B107 B106 R16 R15 RV1 P	**MEZZOCORONA FERROVIA**
	GRUMO - SAN MICHELE
B611 B104	NAVE SAN FELICE
B620 P	ZAMBANA
B620 B611 B104 B102	LAVIS FTM
	LAMAR
	ZONA INDUSTRIALE SPINI
	GARDOLO
	TRENTO NORD - ZONA COMM.
P B103 B102 R26 R25 R16 R15 RV1 B302 B301 B230 B206 B205 B204 B202 B201 B104 B620 B611 B403 B402 B401 B303	**TRENTO VIA DOGANA**

SPAZIO INFORMAZIONI

FERMATE A RICHIESTA

LEGENDA - LEGENDE - LEGEND

- PARCHEGGIO / PARKPLATZ / CAR PARK
- PARCHEGGIO BICI CUSTODITO / BEWACHTER RADPLATZ / SECURE BIKE PARK
- AUTOSTAZIONE / AUTOBUSBAHNHOF / COACH STATION
- STAZIONE FERROVIARIA / BAHNHOF / RAILWAY STATION
- NAVIGAZIONE / NAVIGATION / NAVIGATION
- LINEE URBANE / STADTVERKEHR / URBAN BUS LINES
- TRENI NAZIONALI / NATIONAL ZÜGE / NATIONAL TRAINS
- TRENI INTERNAZIONALI / INTERNATIONALE ZÜGE / INTERNATIONAL TRAINS
- FUNIVIE / SEILBAHNEN / CABLEWAYS
- SKIBUS
- TAXI
- BUS ESTATE / SOMMER BUS / SUMMER BUS
- LINEE REGIONALI / REGIONALVERKEHR / REGIONAL BUS LINES
- CAR-SHARING
- ELASTIBUS
- BIKE SHARING E-MOTION
- ACCESSIBILE CON SALA BLU / ZUGÄNGLICH MIT SALA BLU / ACCESSIBLE WITH SALA BLU
- INTERSCAMBIO PROVINCIA BZ / ANSCHLUSS PROVINZE BZ / INTERCHANGE PROVINCE BZ
- INTERSCAMBIO ATV / ANSCHLUSS ATV / INTERCHANGE ATV
- INTERSCAMBIO SIA / ANSCHLUSS SIA / INTERCHANGE SIA

Orari e altre informazioni su: **www.trasporti.provincia.tn.it**

PAT - 2017

Mappa sinottica di linea con i servizi di interscambio gomma e altri nelle stazioni/fermate; porta la denominazione R35 che la PAT ha deciso di ridenominare nel 2017, come le R16, R15 e RV1 (treni tipologia di servizio diverso sulla Brennero) e R26 - R25 (per la Valsugana) con inserita la cartina della linea, tratta dal libro di Mario Forni e aggiornata da Emiliano Voltolini.