

**TERRA TRA I MONTI
LAND IM GEBIRGE**

VALSUGANA - PERCHE' LA FERROVIA
Storia, presente, prospettive

Italo Piffer

Convegno trasporti -Trento, 28 ottobre 2021



- Dallo statuto di THT

- Premesse

....omissis...

Uno sviluppo economico indiscriminato, unito alla globalizzazione **ed al transito senza limiti** possono pregiudicare la sopravvivenza dell'ambiente alpino intaccandone il patrimonio ambientale e culturale

- Programma / obiettivi

- Nell'ambito dell'attuale Provincia Autonoma di Trento ed in collegamento con le realtà istituzionali e sociali della Provincia Autonoma di Bolzano "Südtirol" e del Bundesland Tirol, nel quadro della promozione e sviluppo equilibrato della regione europea coincidente con il Tirolo storico

- La promozione di uno **sviluppo economico sostenibile**, ecologicamente e socialmente, con particolare attenzione all'agricoltura, **al turismo** e all'artigianato
.... Omissis....

- La riduzione del traffico merci su gomma lungo tutte le direttrici che attraversano il "Land im Gebirge", il ripristino e l'ammodernamento delle linee ferroviarie storiche, il loro potenziamento e la realizzazione di eventuali altre vie di comunicazione ferroviarie.

.... Omissis



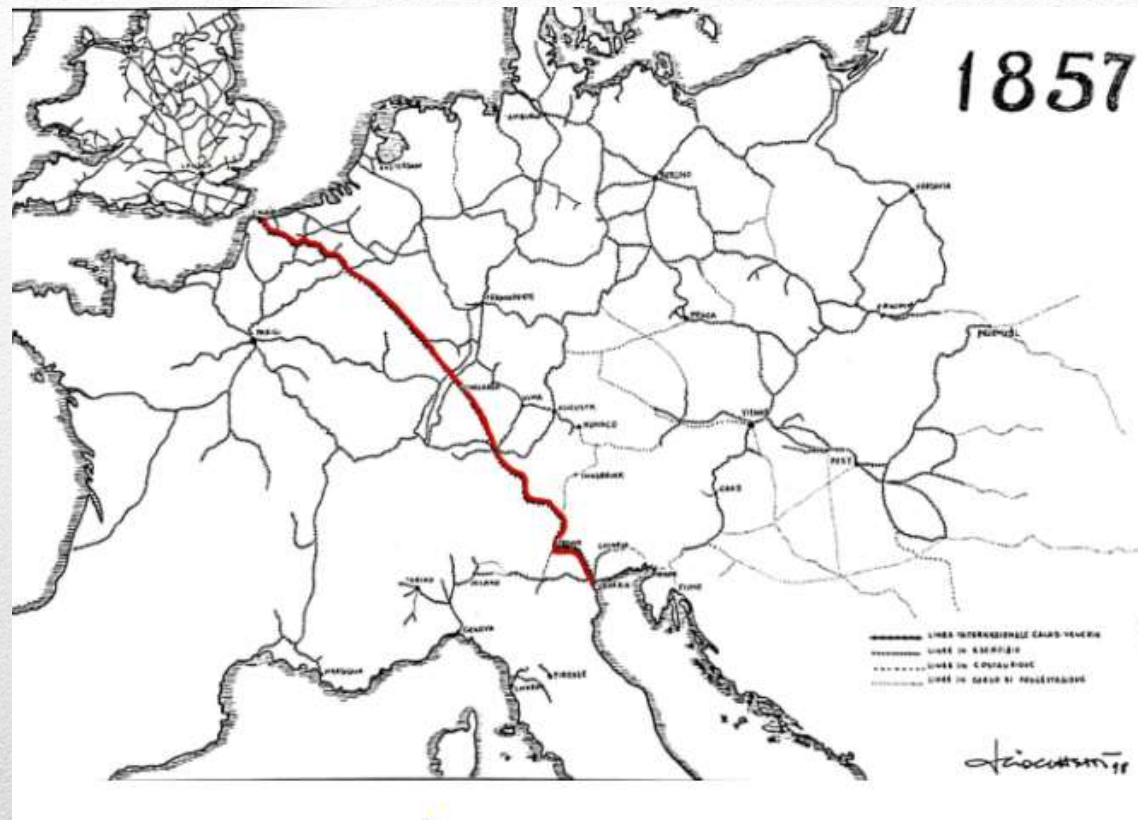
- *Europa dopo Congresso di Vienna – giugno 1815*





- 1838 –1848 sono documentati più progetti per congiungere la Baviera con Venezia attraverso la Valsugana
- Progetto di tale Ing. Leopold Octavian Philips che studia un tracciato da Monaco in valle dell'Inn, Landeck, Passo Resia (m.1507), Bolzano, Trento, Pergine, Bassano, Mestre
- Progetto di tale capitano G.R. Rose, per conto del governo di Londra, dal lago di Costanza sempre attraverso Passo Resia e poi avanti per Trento e Valsugana.
- Scelta definitiva del passo del Brennero (m 1375), anziché Resia, con incarico al trentino Luigi Negrelli di studiare il tratto Kufstein – Innsbruck
- Il governo di Londra si dichiara favorevole a far transitare i servizi postali delle Indie attraverso il Brennero per proseguire poi verso Ulm.

La costante di tutti questi tracciati è il **capolinea Venezia e il passaggio in Valsugana** anziché attraverso Verona **con un minor percorso di circa 60 Km.**



Visione «anglo-prussiana» del collegamento Calais – Venezia. Via più breve, tassello intermedio della via per le Indie. Il tracciato, appoggiato da un gruppo di banchieri elvetici di San Gallo, passa dal lago di Costanza e dalla Valsugana. Baviera e Austria restano marginalizzate.



- rosso: Calais – Venezia via più breve, Lago Costanza, Resia, Valsugana
- giallo: Venezia – Trento via Verona + 57 Km
- rosa : Trieste – Vienna via Semmering – dispersione ampia verso nord est
- celeste: via Passo del Brennero per Monaco

sullo sfondo situazione ferroviaria al 1857



- Vienna ha però dei comprensibili timori:
 - Ogni iniziativa che agevola il **porto di Venezia** viene percepita come potenziale pericolo per la **concorrenza al porto di Trieste**, ritenuto più sicuro. Da notare che già si prospetta il futuro taglio del canale di Suez ai cui traffici ogni porto aspira.
 - Il collegamento di Trieste verso nord viene preferito più interno all'Impero, sulla direttrice verso Vienna, per poi puntare ad ovest verso la Baviera, anche se tale percorso è notevolmente più lungo.
 - La linea Trieste – Vienna passando per Lubiana e il Passo del Semmering è già in progetto (Ing. Carlo Ghega, veneziano) a fine anni quaranta. Entrerà in esercizio nel 1857.
- **Un'altra preoccupazione per Vienna: il rifornimento delle guarnigioni del quadrilatero, nel veronese, non avrebbe giovamento da una ferrovia attraverso la Valsugana.**



- 1846 – La Gazzetta Universale di Augusta (nr. 239 del 27 agosto) pubblica la notizia della costituzione di una Società per la realizzazione di una strada ferrata fra Venezia e Germania attraverso la Valsugana e il Brennero.
- Il banchiere veneziano Levi incarica tale Ing. Qualizza, veronese, di produrne il progetto.
- 1847 L'Ing. Qualizza inizia il progetto nel tratto dello scavalco alpino del Brennero, il più problematico. La prima versione del progetto non soddisfa la municipalità di Innsbruck e Qualizza in primavera del 1848 si rimette al lavoro per la revisione.
- 1848 – In marzo scoppiano le rivoluzioni in Europa e in vari territori dell'Impero, mutano la situazione e le urgenze. Qualizza sospende l'opera in corso.





1848 nel Lombardo Veneto

18-22 marzo – le 5 giornate di Milano
Radetzky abbandona la città e si ritira nel Quadrilatero.
Si instaura un governo provvisorio, che chiede
l'intervento del Piemonte.
Interviene Carlo Alberto. Sconfitto a Custoza,
Armistizio Salasco.
05/08/48 Fine del governo provvisorio e ritorno delle
truppe austriache.



22 marzo – Venezia insorge.
La guarnigione austriaca lascia la città.
Si instaura la repubblica di San marco
(Daniele Manin)
22 agosto 1849 – Gli insorti capitolano. Ritorno
delle truppe austriache.
Dopo **diciassette** mesi fine della Repubblica di
San Marco.



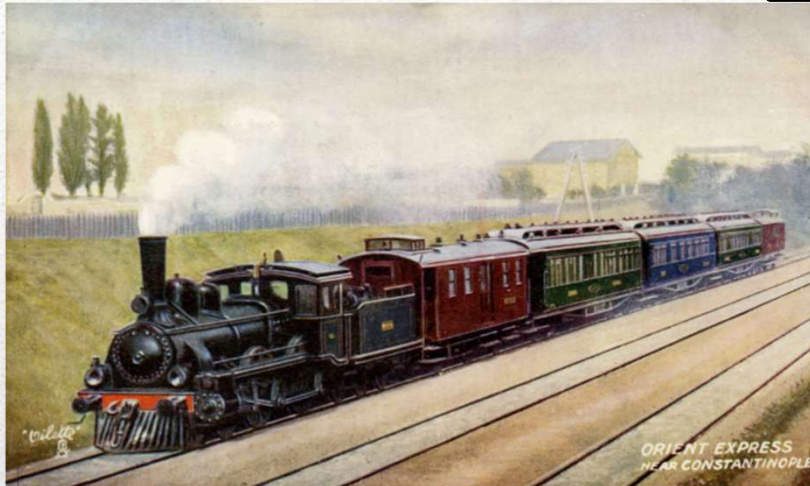


RICADUTE del
1848 sulla
questione
ferroviaria nel
Lombardo
Veneto e sulla
Valsugana

I moti di Milano e Venezia non sono
semplici moti liberali.

- Milano chiama in aiuto il re di Sardegna, che non esita a mettere in atto un'aggressione in piena regola.
- Entrambe le realtà adottano il vessillo tricolore, non manca alcun ingrediente a riconoscervi la matrice nazionalista indipendentista.
- **Vienna non può approvare né indulgere, non avrà più riguardi a favore di Venezia.**

Già dal 1848 si attenuano le speranza di vedere in Valsugana una ferrovia commerciale di importanza internazionale.



**NON PASSERANNO
IN VALSUGANA**



1859

- Guerra austro-sardo-francese.
- Gli eserciti alleati di Francia di Napoleone III e Piemonte di Vittorio Emanuele II hanno la meglio sull'esercito austriaco in alcune battaglie fra cui quella decisiva a Solferino.



- Nella guerra entrambi gli schieramenti fanno uso delle ferrovie per rifornimenti e spostamenti truppe

A seguito delle gravissime perdite nello scontro di Solferino Napoleone III si disimpegna dall'alleanza in anticipo sugli accordi. **L'Austria cede la Lombardia, meno Mantova, e conserva il Veneto.**



- Anni 1860-70
- Nonostante gli stravolgimenti bellici e geopolitici la questione della **ferrovia in Valsugana** non viene abbandonata. **Ora non si tratta più di ambiziose iniziative esterne ma di istanze che sorgono dai territori, che aspirano ad uscire dalla profonda depressione economica in cui versano.**

La città di Venezia e alcune altre del Veneto e del Tirolo (fra cui Trento) commissionano a fine 1864 il progetto al comasco **LUIGI TATTI** per una linea sì interna all'Impero ma con caratteristiche tali da costituire un tassello della rete delle grandi vie europee.



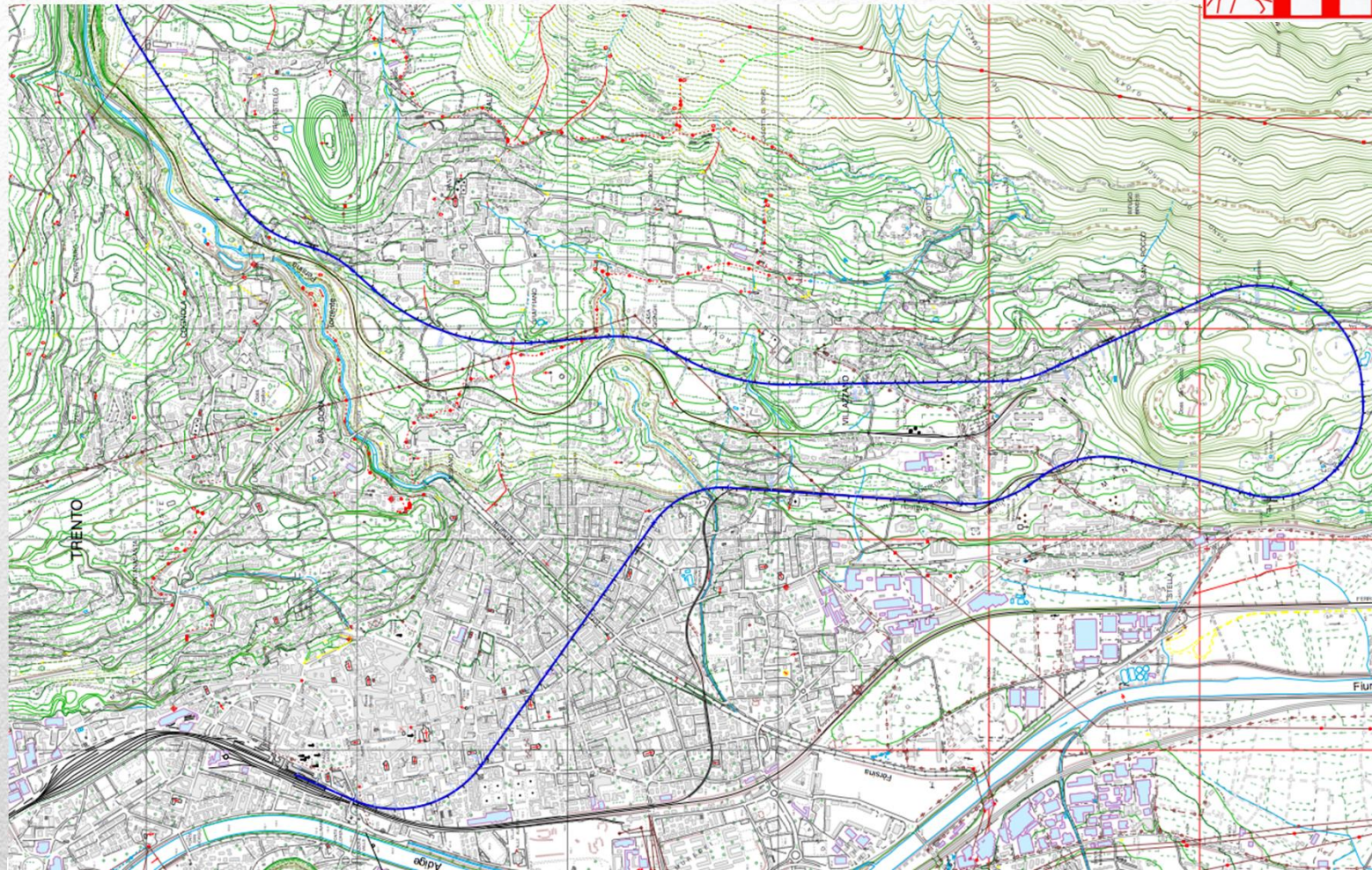
- Luigi Tatti, ingegnere comasco, consegna il 31 luglio 1865, il progetto della ferrovia Mestre – Trento via Valsugana. A concorde parere di molti esperti si tratta di quanto di meglio sia mai stato progettato in passato su quella tratta.

Alcune caratteristiche della linea progettata da Tatti:

- pendenza massima 15 ‰, anche fra Trento e Pergine.
- raggi di curvatura minimi 400 m.
- modulo minimo binari di stazione 500 m.
- nr. di stazioni ridotto con distanza variabile in funzione della velocità.
- 58 Km più breve del collegamento per Verona.

..... una linea da intenso e pesante traffico commerciale assai vicina agli standards odierni.



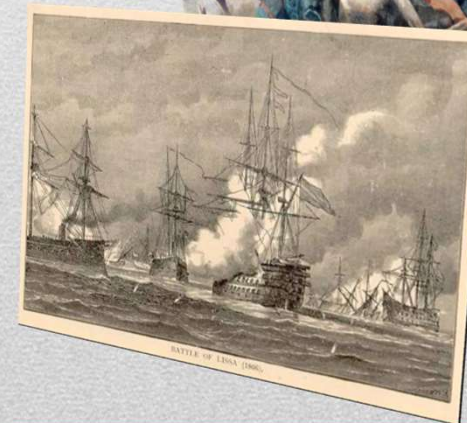
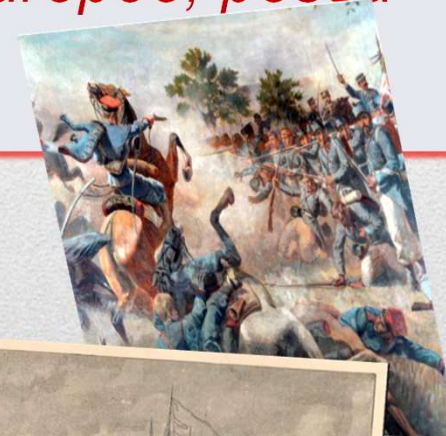


Soluzione in collina di Trento. **Tracciato Tatti, in blu.** Tracciato Stummer (attuale) in nero



- Nella relazione di presentazione del progetto Tatti scrive:
- *«« non è da dubitarsi che una via così importante, che fu sempre l'arteria principale seguita dal commercio un tempo attivissimo di Venezia col cuore del continente europeo, possa tardar molto a divenire realtà»»*

Non fu buon profeta il bravo ingegnere, gli eventi bellici e geopolitici successivi diedero una piega ben diversa alla storia.
Nuove alleanze, altra guerra, 1866
Dovranno passare altri 45 anni e
..... tutt'altri progetti.....





1866 – guerra austro-prussiana.

L'Austria è pesantemente sconfitta dai Prussiani a Sadowa-Königgrätz. L'Italia, **alleata per l'occasione della Prussia**, pur sconfitta per terra e per mare, ma vincitrice al tavolo di pace, acquisisce il Veneto, Mantova e buona parte dell'attuale Friuli. **Li riceve tramite la Francia, con la quale aveva ancora il conto aperto dal 1859. ... non si sporcano le mani gli austriaci, onore delle armi alla rovescia.....**

Il Lombardo Veneto non esiste più, nascono nuovi confini attorno alla Contea Principesca del Tirolo. La progettata linea della Valsugana, se si farà, sarà una linea internazionale. **Ma si farà?** Il porto di Venezia diventa italiano, **all'Austria resta solo Trieste!!**



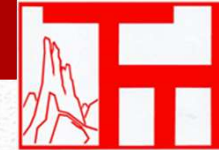
1887

Compare sulla scena trentina tale Ing. Rudolf Stummer Ritter von Traunfels, viennese, con la concessione per la costruzione della Ferrovia Mori-Arco-Riva (MAR), a scartamento ridotto, iniziata nel 1890 e inaugurata nel 1891. **Ma chi è costui?**

1889

L'Ing. Stummer è di nuovo sulla scena. Egli contatta direttamente il Comune di Trento descrivendo un progetto della ferrovia Trento-Tezze, dapprima a scartamento ridotto e «*pertica dentata*». **Dopo anni di istanze inascoltate inaspettatamente qualcosa si è mosso a Vienna !?!**

1890 – Il Comune di Trento è informato ufficialmente dal consigliere aulico della città che lo Stummer ha avuto l'incarico dal Ministero del Commercio di progettare una ferrovia Trento-Tezze **in regime di concessione**. Successivamente verrà chiarito che si tratta di una ferrovia a scartamento normale. **Pare che Vienna abbia deciso e che abbia anche premura.**



Giugno 1894

I lavori del Comitato vengono interrotti d'imperio alla X riunione. Le discussioni stanno andando troppo per le lunghe. **Le autorità imprimono un'accelerazione.**

I lavori devono iniziare !

Oss Mazzurana dissente e si ritira.

06 febbraio 1894

L'atto di concessione, a firma dell'Imperatore (...*Franz Josef...*) apparirà sul Bollettino ufficiale il 10 aprile 1894 con il titolo:

«.... per la ferrovia locale da Trento per Borgo fino ai confini dell'Impero presso Tezze »

Concessionario : Cav. Stummer ...

Impresario : Cav. Stummer ...

Aprile 1894 – iniziati di fatto i lavori.

Un'opera epica e incredibilmente rapida, considerata la complessità e difficoltà dell'opera soprattutto nel tratto Trento – Pergine.

26 aprile 1896 – inaugurazione dell'intera tratta Trento-Tezze con circolazione del primo treno.



A favore del progetto Stummer va riconosciuta un'opera, che appartiene ai fasti della migliore ingegneria ferroviaria di fine '800, il viadotto di Gocciadoro con le sue 123 arcate a tutto sesto in pietra, che ancora contrassegna il panorama architettonico della città di Trento.

Dal punto di vista estetico un bijou !! Dal punto di vista ingegneristico è però assai vincolante, esclude ogni futuro miglioramento al tracciato.

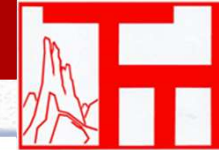


Il progetto Stummer appare pesantemente asservito alle esigenze militari. *(C'è anche un programma di fortificazioni sugli altipiani!)*

il Ministero della Guerra ne ha dettato i requisiti minimi. Ad esempio:

- la stazione di Roncogno, per rifornire l'omonimo Forte e altre fortezze della Marzola.
- Il punto di carico/scarico in linea per i forti di Tenna e Colle delle Benne
- Lo sbarramento in galleria Serra con cancello e camere di mina - ecc ...

Lo Stummer ha interpretato il ruolo dell'imbonitore nel comitato, un emissario governativo sotto mentite spoglie, ha indorato e fatto inghiottire la pillola della delusione a chi si aspettava ben di meglio!

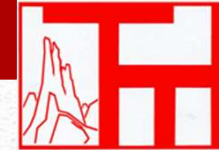


- Il tratto Trento – Tezze è in esercizio da aprile 1896, gestito dalla «Staat Bahn», ferrovie statali.
- I volumi di traffico si rivelano inferiori alle aspettative
- Gli oneri di manutenzione sono superiori alle previsioni
- La linea è tronca. Sul lato italiano il tratto Bassano-Primolano tarda ad essere aperto
- il congiungimento con la rete italiana si realizza nel 1910. La Valsugana è ora internazionale! con caratteristiche strutturali di «linea locale».



Dal 1910 i dati di traffico migliorano ma non brillantemente. Difettano soprattutto le merci. La Società di gestione fa del suo meglio per far quadrare i conti ..ma...

Ma già spirano nuovi venti di guerra !!



- Nel 1915 l'Italia, dopo trattative segrete con l'Intesa, gira le spalle al triplice alleato, già in guerra da un anno.
- Il 24 maggio l'aggressione.
- La ferrovia della Valsugana assolverà il compito per cui era stata costruita !! Il rifornimento del fronte dell'altopiano e della Valsugana (1915-16), dell'offensiva di primavera (1916), dell'Ortigara (giugno 1917), del Monte Grappa dopo la spallata di Caporetto (fine ottobre 1917) fino alla richiesta di armistizio (fine ottobre 1918)

Dati traffico 1911 – 1917

anno	viaggiatori	merci-ton.	
1911	614.248	63.216	¶
1912	624.797	62.710	¶
1913	647.819	62.378	¶
1914	566.507	52.748	→ <i>scoppia la guerra</i>
1915	266.817	38.457	→ <i>in maggio l'Italia</i>
1916	314.912	317.405	→ <i>offensiva di prim.</i>
1917	602.288	317.849	→ <i>operazioni sugli altipiani, Ortigara</i>





ADDIO CONTEA PRINCIPESCA DEL TIROLO



I NUOVI DESTINI DELLA VALSUGANA

Esercizio della «Azienda
Autonoma Ferrovie dello
Stato» italiana



La ferrovia della Valsugana, faticosamente ripulita dai segni della guerra e riorganizzata con materiali e regole del nuovo stato, vivacchierà nei decenni a venire, senza mai un nuovo significativo impulso, perennemente in un contesto di crisi economica fino e oltre alla seconda guerra mondiale



Secondo dopoguerra

- Sul versante ferroviario lo Stato Italiano riserva risorse significative solo alla rete ferroviaria «fondamentale».
- La Valsugana è inserita nella rete «secondaria»
- Sul versante sociale e del costume avanza prepotentemente la concorrenza stradale
- E' il momento delle strade e le politiche infrastrutturali ne assecondano e stimolano lo sviluppo, inarrestabile, senza ritorno.
- Vengono dismesse numerose linee storiche, soprattutto a scartamento ridotto, immolate al nuovo moloch stradale. Se ne cancellano anche le tracce!
- Per altre linee viene decretata la fine, con l'inserimento nella sinistra lista dei «rami secchi». La Valsugana è fra queste!





Binari dismessi in Trentino-Südtirol:

- Dermulo – Mendola
- MAR (Mori-Arco-Riva)
- Ora – Predazzo
- Dobbiaco – Cortina d'Ampezzo
- Chiusa – Selva Val Gardena
- Merano – Lana - Postal
- Bolzano – Caldaro
- Brunico – Campo Tures
- Bolzano – Renon (cremagliera)
- Merano – Malles delle FFSS. Poi acquisita dalla PAB è fatta rivivere con grande successo !!



Erano tutti rami secchi ??

Per nessuno può riproporsi l'esperienza Venosta?
Con convinzione però, non per manovra diversiva!!



Rami secchi e/o Rami fatti/lasciati seccare

Non è dato sapere quale ignoto benefattore deve essere ringraziato per la mancata esecuzione della sentenza. La Valsugana, gestita a Dirigenza Unica, sistema falsamente economico, di fatto con costi d'esercizio oggi improponibili, **È sopravvissuta!**



intervento PAT in Valsugana su due fronti:

Infrastruttura:

Nuova Fermata Trento S. Chiara
Nuova Fermata Trento S. Bartolameo
Rinnovo stazione di Villazzano
Rinnovo Fermata di Povo-Mesiano
Nuova stazione intermodale di Pergine
Rinnovo stazione di Caldonazzo
Rinnovo stazione di Levico
Rinnovo stazione di Roncegno
Nuova stazione Borgo Est

Trasporto:

Acquisto materiali Minuetto
Introduzione orario cadenzato
Intensificazione corse
Impresa Ferr. Trentino
Trasporti

Le scelte infrastrutturali della PAT hanno spiccato carattere **tramviario**:

- Fermate in posti infelici ai fini delle conseguenze sulla velocità
- Fermate con logica autobus
- Progettazione (ahimè in casa FS!) senza analisi delle ricadute sull'esercizio
- Assenza di visione per sviluppi futuri

Si evidenzia in casa PAT la carenza di competenze ferroviarie in house!!



BILANCIO COMPLESSIVO INTERVENTI P.A.T.

POSITIVITA'

- Più servizio trasporto locale
- Servizio più capillare area urbana Trento
- Servizio più capillare per scuole e università
- **Migliore qualità materiale**
- **Migliore qualità** ambienti stazioni
- Una debole offerta combinazione treno/bike

NEGATIVITA'

- **Abbassamento velocità commerciale**
- Perdita relazioni interregionali
- Esclusione servizi turistici
- Esclusione trasporto merci
- Esclusione dai benefici bassa valle
- Saturazione linea con esclusione potenziamenti futuri offerta

In Conclusione la linea ha:

- **ACCENTUATO E RESO ESCLUSIVO IL SUO CARATTERE LOCALE, SUO PECCATO ORIGINALE DALLA CONCESSIONE, AVVICINANDOSI ALLA TRAMVIA**
- **HA PERSO CARATURA**
- **E' PIU' DEBOLE E PIU' ESPOSTA A POLITICHE FERROFOBE**





Risultati e concorrenza stradale

Persone/passeggeri giorno	2006 gennaio ante S. Chiara e cadenzamento	2006 novembre post S. Chiara e cadenzamento	Transizione percentuale su totale
In Auto	24000	22600	Da 80% a 74%
In autobus	4000	3650	Da 13% a 12%
In treno	2100	4200	Da 7% a 14%

Numero persone in auto rilevato sez. Crozi con coefficiente riempimento 1,1

IL TRENO HA RADDOPPIATO!

A metà luglio 2007 apre tunnel Martignano in SS 47 (*)			
	Mag 2007	Nov 2007	Δ%
Viaggiatori Borgo - Trento	1679	1455	-13%
Viaggiatori Trento - Borgo	2284	2098	-8%

(*) pressoché risolto problema intasamenti in ingresso e uscita a Trento



Concorrenza stradale ?? Non c'è solo quella dell'automobile privata !!

B401 Trento-Pergine V.-Levico T.-

Frequenza	□	□	□	●	□	SV
Percorso di Andata	16105	16107	16109	16109	224	122
TRENTO Autostaz.	Part.				6.10	
TRENTO - Staz. FS	Part.	5.05	5.05	6.05	6.05	-
Trento Via Giusti	↓	-	-	-	6.14	
Trento Via Piave 50	↓	-	-	-	-	
Trento Via S.Francesco	↓	-	-	-	-	
S.Chiera - Staz. FS/Bellevue	↓	5.05	5.39	6.09	6.09	-
S.Bartolameo - Staz. FS	↓	5.11	5.41	6.11	6.11	-
Villazzano - Staz. FS	↓	5.16	5.46	6.16	6.16	-
Povo-Mesiano - Staz. FS	↓	5.21	5.51	6.21	6.21	-
Trento Port'Aquila	↓	-	-	-	6.22	
Pine' bivio	↓	-	-	-	6.25	
Cire' (ex statale)	↓	-	-	-	-	
PERGINE V. Intermodale	↓	5.33	6.02	6.32	6.32	6.41
PERGINE V. V.le Venezia	Arr.	-	-	-	-	-
Masetti (Strada Provinciale)	↓	-	-	-	-	-

B401 Trento-Pergine V.-Levico T.-Borgo V.

Frequenza	□	□	□	●	□	●	□	□	●	□	S	V	●
Percorso di Andata	16923	16925	134	134	16115	16927	140	140	140	16117	412	412	12
TRENTO Autostaz.	Part.		10.35	10.35			11.35		11.35		12.10	12.10	12.10
TRENTO - Staz. FS	Part.	9.35	10.05	-	-	11.05	11.05	-	-	12.05	-	-	-
Trento Via Giusti	↓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trento Via Piave 50	↓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Trento Via S.Francesco	↓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
S.Chiera - Staz. FS/Bellevue	↓	9.39	10.09	-	-	11.09	11.09	-	-	12.09	-	-	-
S.Bartolameo - Staz. FS	↓	9.41	10.11	-	-	11.11	11.11	-	-	12.11	-	-	-
Villazzano - Staz. FS	↓	9.46	10.16	-	-	11.16	11.16	-	-	12.16	-	-	-
Povo-Mesiano - Staz. FS	↓	9.51	10.21	-	-	11.21	11.21	-	-	12.21	-	-	-
Trento Port'Aquila	↓	-	-	10.39	10.39	-	-	11.39	-	12.14	12.14	12.14	-
Pine' bivio	↓	-	-	10.51	10.51	-	-	11.51	-	12.26	12.26	12.26	-
Cire' (ex statale)	↓	-	-	10.54	10.54	-	-	11.54	-	-	-	-	-
PERGINE V. Intermodale	↓	10.02	10.32	10.58	10.58	11.32	11.32	11.58	-	12.32	12.32	12.32	-
PERGINE V. V.le Venezia	Arr.	-	-	11.00	11.00	-	-	12.00	-	12.00	-	-	-
Masetti (Strada Provinciale)	↓	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

B401 Trento-Pergine V.-Levico T.-Borgo V.

Frequenza	□	●	S	V	S	□	□	L6	SV	●	□	V	SV
Percorso di Andata	199	144	144	144	240	16929	146	146	392	16119	16119	148	391
TRENTO Autostaz.	Part.	12.20	12.20	12.20	12.20		12.40					13.10	13.10
TRENTO - Staz. FS	Part.	-	-	-	-	12.35	-	-	-	13.05	13.05	-	-
Trento Via Piave 50	↓	-	-	-	-	12.23	-	-	-	-	-	-	13.13
Trento Via S.Francesco	↓	-	-	-	-	12.28	-	-	-	-	-	-	13.18
S.Chiera - Staz. FS/Bellevue	↓	-	-	-	-	-	-	-	-	12.39	-	13.09	13.09
S.Bartolameo - Staz. FS	↓	-	-	-	-	-	-	-	-	12.41	-	13.11	13.11
Villazzano - Staz. FS	↓	-	-	-	-	-	-	-	-	12.46	-	13.16	13.16
Povo-Mesiano - Staz. FS	↓	-	-	-	-	-	-	-	-	12.51	-	13.21	13.21
Trento Port'Aquila	↓	12.24	12.24	12.24	12.24	-	12.44	-	13.09	-	-	13.14	13.24
Pine' bivio	↓	12.36	12.36	12.40	12.36	-	12.56	-	13.21	-	-	13.26	13.36
Cire' (ex statale)	↓	12.38	12.38	12.49	12.38	-	12.59	-	-	-	-	13.29	-
PERGINE V. Intermodale	↓	12.53	12.43	-	-	13.02	13.03	-	13.26	13.32	13.32	13.33	13.41
PERGINE V. V.le Venezia	Arr.	12.45	12.45	12.55	12.45	-	13.05	-	-	-	-	13.35	13.44
Masetti (Strada Provinciale)	↓	-	-	-	-	-	13.10	-	-	-	-	13.40	-

Corse autobus parallele praticamente contemporanee alle corse treno, **solo in Valsugana**. Concorrenza pubblica programmata con costi a carico bilancio PAT. Si teme il successo del treno ??



Chiusa l'analisi storica e dello stato presente della Ferrovia della Valsugana, ipotizziamo ora le **prospettive**, pur sapendo che si tratta anche di **sogni**, sperando che un maggior numero di persone voglia sognare, sognare sano, per costruire sano ...

Ripartiamo dalla domanda iniziale:

VALSUGANA - PERCHE' LA FERROVIA ?

LASCIAMO UN MOMENTO LA VALSUGANA E INIZIAMO, **SECONDO IL Credo Fondativo dello Statuto di THT**, A SOSTENERE L'OPZIONE FERROVIARIA IN OGNI LUOGO E REALTA':

OGGI, DOMANI, OVUNQUE PERCHE' LA FERROVIA ?



Trasporto collettivo viaggiatori e merci

- con ottima/buona/sufficiente (a seconda dell'infrastruttura) velocità ed elevata massa di contemporanea movimentazione
- ottimo livello di affidabilità e regolarità di viaggio
- ottima sostenibilità ambientale



La ferrovia come modalità di trasporto offre:

- Sufficiente capillarità di copertura territoriale
- Ottimo livello delle emissioni inquinanti
- Ottimo livello di confort e gradevolezza di viaggio
- Buon inserimento paesaggistico
- Sicurezza prossima al 100%

La ferrovia può soddisfare al meglio le esigenze di:

- Pendolarismo impiegatizio, operaio e studentesco
- Utenza business ed occasionale su distanze medio-brevi (0-500 Km)
- Utenza turistica
- Trasporto merci sulle lunghe/medie distanze



- **PREMESSO CHE:**
- **SI E' CHIESTO TROPPO ALLA FERROVIA DELLA VALSUGANA !!**
- **UNA LINEA FERROVIARIA NON PUO' PRODURRE AL MEGLIO COME LINEA INTERREGIONALE E METROPOLITANA DI TRENTO**
- **IL TRENO NON PUO' ESSERE VELOCE E FERMARE AD OGNI ANGOLO**
- **IL TRENO NON PUO' ESSERE VELOCE E FREQUENTE OLTRE I LIMITI IMPOSTI DALL'INFRASTRUTTURA**
- **NON PUO' ESSERE SODDISFATTA SOLO UNA FASCIA D'UTENZA**
- **DEVE ESSERE TROVATO IL MIGLIORE EQUILIBRIO FRA TUTTE LE ASPETTATIVE IN GIOCO !!**

- VA SCELTO UN MODELLO D'ESERCIZIO (utenza e orario) E A QUELLO DEVE ESSERE ADEGUATA L'INFRASTRUTTURA E IL MATERIALE ROTABILE !

- DALLA VALSUGANA ATTUALE, FRA TRENTO e BORGONOVARA NON SARA' POSSIBILE SPREMERE ALTRE PRESTAZIONI SENZA ADEGUARE L'INFRASTRUTTURA !





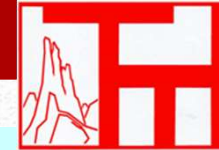
La lentezza ormai proverbiale dei treni della Valsugana



- **Velocità di linea**
- Numero delle fermate
- **Dislocazione delle stazioni e distanziamento dei treni**
- Orario cadenzato
- **Semplice binario - Vincolo d'attesa treni incrocianti**
- Altre cause meno incidenti ...

Le cause di maggior incidenza sono il semplice binario, la velocità della linea, il distanziamento. **Non si potrà prescindere da interventi di rettifica e raddoppio almeno parziale !**





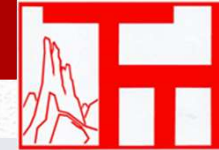
Non sarà
l'elettrificazione



Non
saranno
nuovi treni



a velocizzare la Valsugana



DOMANDE e RISPOSTE sulle condizioni e prospettive della linea della Valsugana:

1. condizioni geografiche dei luoghi, cosa consentono?
2. condizioni antropiche e politiche dei territori interessati, prospettive?
3. sprovincializzare? Interregionale/Internazionale?
4. uso turistico?
5. ruolo primario sulla strada?
6. prospettive per traffico merci?
7. interventi infrastrutturali necessari





1. Le condizioni geografiche dei luoghi

Il tratto alpino della valle del Brenta è un bel solco vallivo di modellazione glaciale ideale per insediarvi una linea ferroviaria d'alto livello:

- Pendenze moderate,
- Ampiezza del fondo vallivo favorevole, tranne il tratto S. Nazario-Primolano, e l'inurbamento di Borgo e Pergine.
- **Il solo tratto nella forra del Fersina, fra Pergine e Trento presenta condizioni planoaltimetriche impegnative.**
- In scala minore sono condizioni analoghe alla valle dell'Adige e dell'Isarco.
- Non a caso l'antica via Claudia Augusta Altinate vi sviluppava in gran parte il percorso.
- Le condizioni planoaltimetriche consigliano senza dubbi lo scartamento ordinario per una linea idonea al traffico pesante.



Il tratto in pianura (Bassano – Mestre) non presenta problemi, salvo l'adattamento alla situazione urbanistica dei principali centri



2 - Le condizioni antropiche e politiche

Venezia e la Regione Veneto da una parte, Trento (Provincia Autonoma), la Valle dell'Adige e la Provincia di Bolzano dall'altra costituiscono realtà economiche e politiche di entità tale da poter facilmente produrre una massa di potenziale clientela in tutti i settori del trasporto (merci e viaggiatori), razionalizzando i percorsi e superando la stortura di un allungamento di 60 Km dell'odierno passaggio obbligato per Verona, con riferimento in particolare ai traffici di mediolunga percorrenza fra Veneto e centro/nord Europa e interregionali

La linea attuale non assolve ad alcuno dei traffici anzidetti. Nessun traffico di transito, nessun traffico merci, un traffico interregionale assolutamente insignificante.



3 – sprovincializzare!

Ruolo Interregionale/Internazionale

Il ruolo strettamente provinciale dell'attuale linea è il risultato delle vicissitudini storiche della sua costruzione. «Lokalbahn» titolava l'atto di concessione e con coerenti caratteristiche è stata costruita. In realtà avrebbe dovuto titolare «Militärbahn», ma oggi?

Ora le condizioni sono altre:

Trento, Bolzano, Venezia e Padova sono sedi universitarie. Un pendolarismo studentesco interregionale sarebbe assicurato ma non con più di 6 ore di treno al giorno.

la funzione interregionale **va assolutamente recuperata**, col risultato di **togliere lo stesso traffico dalla strada.**

Anche la **funzione internazionale** è potenzialmente recuperabile. Relazioni charter e/o ordinarie Venezia-Monaco.

La direttrice Germania-Venezia è ancora un elemento geografico reale, irrazionalmente deviata per Verona.



4 - uso turistico?

Ad un capo della linea sta Venezia, meta turistica di fama mondiale. Oggi da Trento a Venezia per turismo ci si va in auto. In treno si allunga per Verona ma sempre 3 o più ore servono.

All'altro capo c'è il Trentino-Südtirol con le sue mete turistiche vacanziere

Lungo il percorso ci sono i laghi di Levico e Caldonazzo, oggi rigorosamente raggiunti in auto

In futuro dovrebbe innestarsi a Primolano la bretella verso Feltre dell'anello delle Dolomiti.

La materia prima non manca, va solo resa fruibile





5 - ruolo primario sulla strada?

Basterebbe un ruolo complementare alla strada con un significativo riequilibrio dei rispettivi pesi. Si tratta di un problema nazionale e ancora non si vede una vera svolta politica in tal senso. In sede locale poi pare che il green deal Europe non stia nell'agenda dell'attuale Giunta PAT.

Anche la strada (SS47) in Valsugana non è al top. Supertrafficata ed eterna incompiuta e pericolosa.

Molti difetti dell'infrastruttura stradale potrebbero essere sanati in simbiosi con interventi alla ferrovia



7 - interventi infrastrutturali necessari

Gli interventi infrastrutturali necessari non possono prescindere da «una visione» complessiva e futura, un **progetto**, cui finalizzare ogni intervento e ogni step intermedio. E' proprio la visione organica di lungo termine che è mancata agli interventi promossi dalla PAT negli ultimi decenni. La visione originale, quella dell'atto di concessione, è stata riduttiva «Lokalbahn» ma poi non è più stata superata, neanche quando il confine a Tezze è caduto. Ora, in linea con le nuove tendenze, con le politiche europee, con la transizione green, con il nuovo assetto socioeconomico dei territori interessati, **la nostra visione sarà assai ambiziosa, una sorta di riproposizione, aggiornata, delle origini, del 1838, come emerso dall'analisi storica.**



LA «**VISIONE**» PER LA LINEA DELLA VALSUGANA

Lunga percorrenza

Turismo



Regionale e
interregionale
Pendolari



Merci





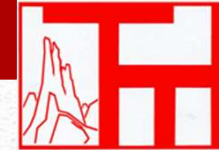
7 - interventi infrastrutturali necessari



Per una linea in grado di assolvere tutte le funzioni descritte servono i seguenti requisiti:

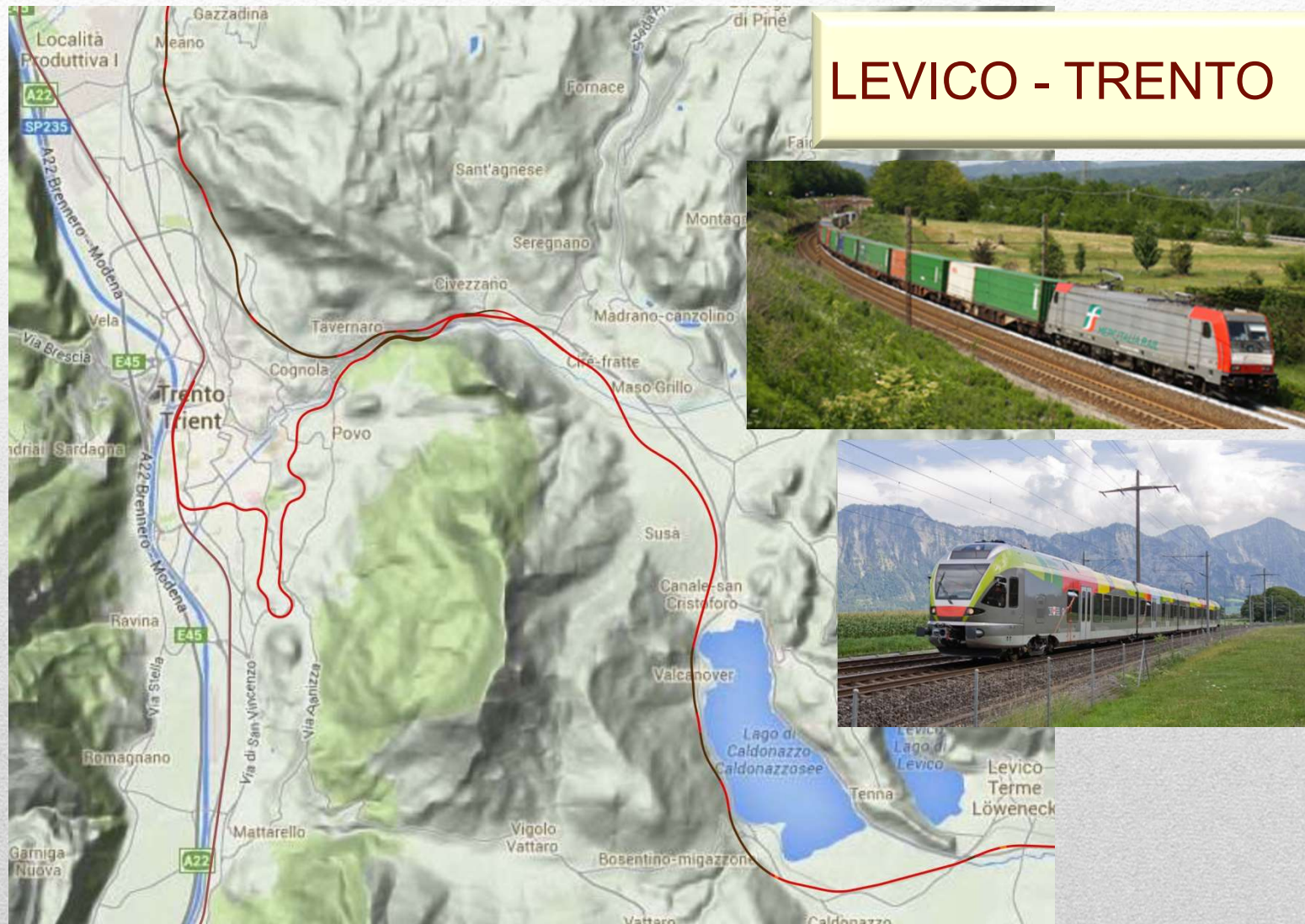
- **Doppio binario** sull'intera tratta
- Pendenze contenute entro il 12,5 ‰
- Velocità 140/150 Km/h
- Modulo binari di stazione 750 m.
- Stazioni distribuite ogni 15-20 Km
- Posti di comunicazione ogni 7-10 Km
- **Elettrificazione con linea di contatto** (25000 V CA?)
- **Funzione passante verso linea Brennero** con biforcazione a nord di Pergine e discesa verso nord a Mezzocorona e Roncafort. Verso Trento scende linea attuale migliorata.
- Assenza di passaggi a livello. Barriere antirumore nei centri abitati.

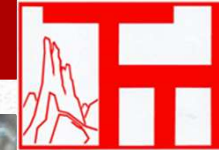




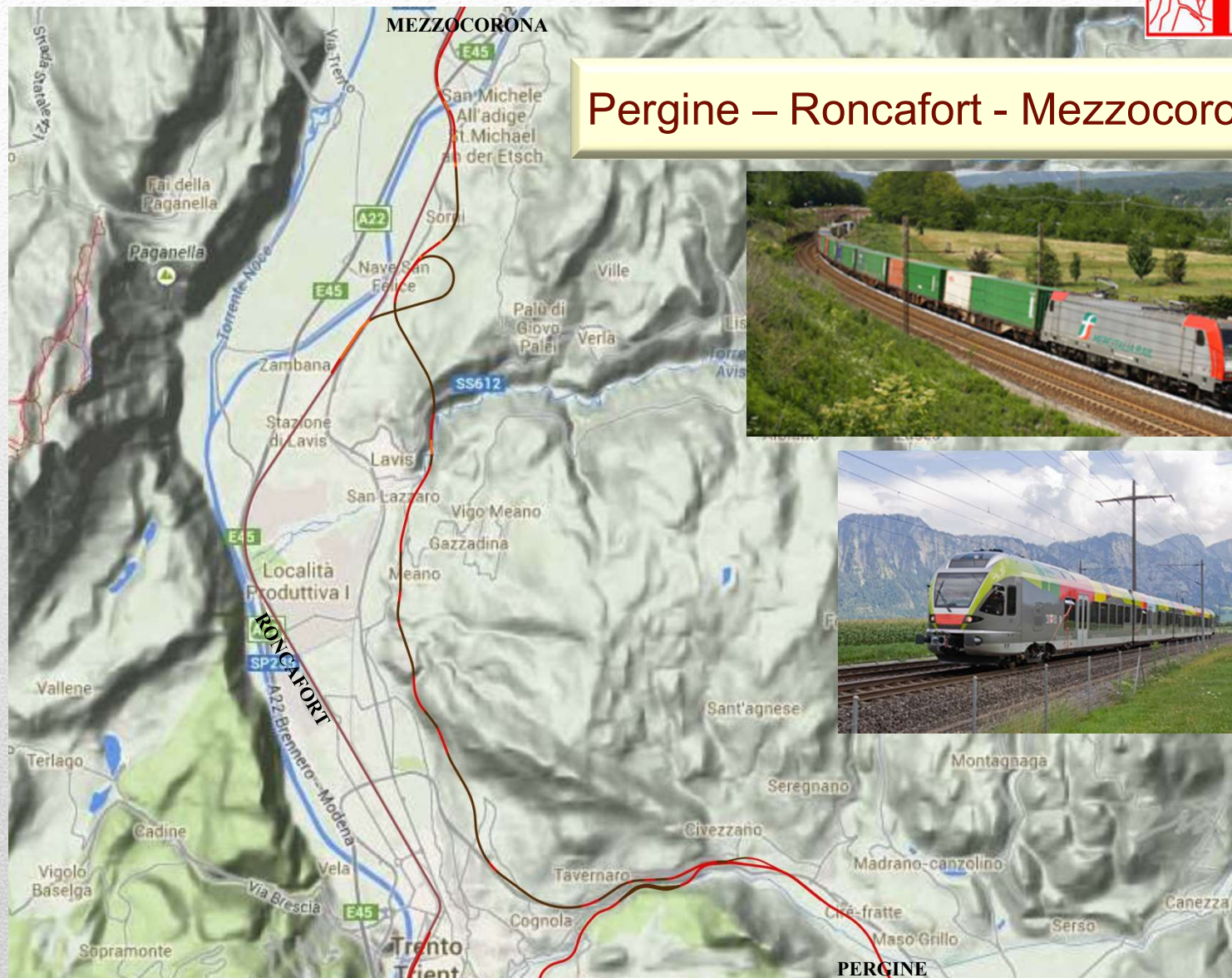
interventi infrastrutturali necessari

LEVICO - TRENTO





Pergine – Roncafort - Mezzocorona





STEP INTERMEDI

Le caratteristiche avanti descritte sono quelle di una linea internazionale circa come la linea del Brennero attuale. Esse costituiscono l'obiettivo finale. La realizzazione può seguire delle fasi intermedie. Una prima attivazione del doppio binario fra un punto situato a monte della Fermata di Povo-Mesiano e Borgo Est (35 Km) potrebbe potenziare significativamente i servizi oggi svolti, ma ritenuti insufficienti, con consistente velocizzazione e possibilità di intensificazione delle corse ed inserimento di servizi interregionali veloci.



STEP INTERMEDI

Con il raddoppio di prima fase si otterrebbero tempi di percorrenza Trento – Borgo Est di circa 40' (servizi omnibus) e 30' (servizi veloci).

Con il raddoppio dell'intera linea si otterrebbero tempi di percorrenza fra Trento e Mestre di 2h e 15' (servizi omnibus), 1h e 45' (servizi interregionali veloci) 1h e 30' (servizi intercity)

Il tutto con elevata affidabilità di rispetto dell'orario



STEP INTERMEDI

Un punto singolare è l'attraversamento di Pergine dove un'improvvida politica urbanistica ha letteralmente soffocato il binario impedendo qualsiasi modifica, compresa la soppressione dei passaggi a livello. La linea dovrebbe essere interrata o spostata a valle in affiancamento alla SS 47, perdendo però in tal caso la stazione intermodale di recente costruzione.

Il raddoppio dovrà abbandonare in molti tratti il tracciato attuale e svilupparsi secondo nuove traiettorie coerenti con le nuove caratteristiche.



STEP INTERMEDI

La stazione di Trento dovrà svilupparsi in lunghezza con inserimento di un gruppo scambi poco prima della deviazione della Valsugana sul viadotto, in modo da consentire l'utilizzo promiscuo dei binari della Brennero e della Valsugana nel tratto affiancato, con abbreviazione della percorrenza in linea fino a Villazzano. Tale provvedimento, unito all'unificazione delle fermate di S. Chiara e S. Bartolameo e conseguente aumento della velocità, all'estensione del doppio binario appena oltre Povo consente il cadenzamento al quarto d'ora fra Trento e Borgo e l'inserimento di servizi veloci lasciando impregiudicato il cadenzamento base alla mezz'ora.

Il viadotto di Gocciadoro continuerà la sua funzione !!



Uno studio di fattibilità con individuazione dei tracciati coerenti con le caratteristiche esposte nella «**nostra visione**» già esiste, opera dell'Ingegnere bassanese **Alberto Baccega**, appassionato studioso e profondo conoscitore della ferrovia della Valsugana, della sua storia passata e recente e delle sue potenzialità, conoscitore delle tecniche progettuali, esecutive e d'esercizio in uso nel mondo ferroviario di tutti i continenti e fornitore di alcuni supporti cartografici a questa presentazione.

I suoi studi faticano però a trovare ospitalità/ascolto nelle sedi del potere, assai autoreferenziali.



È sintomatico l'atteggiamento di timidezza che condiziona oggi in Provincia di Trento i proponenti di infrastrutture ferroviarie, quasi si dovessero scusare di osare tanto. Con estrema spavalderia e spudoratezza si propongono invece strade ed autostrade, in **totale incoerenza** con le linee del green deal Europe.

La ferrovia della Valsugana data 1896, ma esistono oggi strade invariate dal 1896? Può essere giustificata quella timidezza?



FINE

Grazie per l'attenzione e la
pazienza