

Bigiona e Littorina Quei treni per Garda rimpiazzati dalle auto sessant'anni fa E oggi sono rimpianti

di **Annamaria Schiano**

BARDOLINO Il leggendario trenino che a partire dal 1889 e fino al 1956 ha viaggiato da porta San Giorgio a Verona fino a Caprino, attraversando la Valpolicella, il fiume Adige, per risalire sbuffando lungo la valle del Tasso e giungere ad Affi, dal 1904, estendersi fino alle rive del lago di Garda. Ad Affi, infatti, la linea si divideva in due tronchi: una proseguiva fino a Caprino verso la montagna e l'altra scendeva verso il lago, raggiungendo Garda.

È rimasto nella memoria storica delle comunità, poiché la F.V.C.G, Ferrovia-Verona-Caprino-Garda, fu dismessa il 1° luglio 1956. «È l'ultima favola moderna che affascina ancora tantissimo», racconta il professore Fabio Gaggia, storico gardesano, che ha speso 500 giorni consecutivi senza sosta, come dice lui, di scrittura e ricerca in archivi per recuperare molti documenti inediti e mappe.

Documenti che ricostruiscono gli intricati passaggi istituzionali e politici avvenuti nei palazzi di governo per la progettazione della linea ferroviaria. Ne ha scritto un libro intitolato «Quel treno per Garda», edito dalla «Corporazione degli antichi originari di Garda», la corporazione più antica d'Italia, i cui soci di quel tempo fecero anche molte battaglie «romane», (ma anche nei consigli comunali locali), per cercare di realizzare una ferrovia al passo con i tempi. E, per non dimenticare l'epopea che diede il via al trasporto moderno, un gruppo di nativi gardesani di oggi ha lanciato una sottoscrizione per l'acquisto di una locomotiva gemella d'epoca, da collocare sul lungolago di Garda. Un'altra locomotiva sorella dell'antico trenino è già stata posta nel 2005 nel parco della Biblioteca di Affi (ex stazione di scambio).

La seconda linea ferroviaria verso il Lago vide come fulcro del progetto il paese di Garda, la cui tratta da Bardolino correva lungo la riva, divenuta poi la passeggiata-

lungolago di collegamento tra i due Comuni. Al capolinea di Garda si creò, infatti, lo scambio mezzi per i viaggiatori, con la costruzione di un molo per l'attracco dei battelli: da lì migliaia di operai e cittadini di Verona vi giungevano in treno per imbarcarsi in gite domenicali sul lago, oppure per recarsi alle feste tradizionali gardesane.

In senso inverso, il trenino fu anche tra i primi mezzi a motore per recarsi agli spettacoli in Arena a Verona. Laddove c'erano gli orti in riva al lago, a Garda, fu costruito anche un hotel belle époque di inizio Novecento, il «Terminus», dove soggiornarono i primi turisti che poi diedero il via all'industria del turismo di massa sul lago di Garda. Ma le locomotive per il Benàco, alimentate dapprima a vapore, poi a batterie (la «Bigiona») e infine a gasolio (la «Littorina»), erano già a quel tempo superate da nuove tecnologie di trasporto e si stava facendo strada il mercato automobilistico. Ecco perché fu soppresso il trenino: al suo posto fu costruita la stra-

da statale «Gardesana», inaugurata nel 1932. Ma se il governo dell'epoca avesse ascoltato le richieste anche dei deputati veronesi, come lo scienziato gardesano Floreste Malfer, (morto appunto nel 1932), che chiedevano una linea moderna da Peschiera a Riva, oggi la «metropolitana del Garda», tanto invocata negli ultimi trent'anni, sarebbe già in essere. La linea Verona-Caprino-Garda fu anche rinominata dalle genti locali la «Ferrovia delle còtole», perché in maggioranza le cassellanti erano donne.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La linea

● La linea ferroviaria Verona-Caprino-Garda è stata attiva dal 1889 al 1956. Ad Affi, i binari si diramavano da una parte verso Caprino, dall'altra verso Garda. Da qui, proseguivano verso Bardolino sul lungolago

Storico

Fabio Gaggia, autore di «Quel treno per Garda». In alto i binari che scorrevano sul lungo lago sotto la rocca



Peso: 30%