

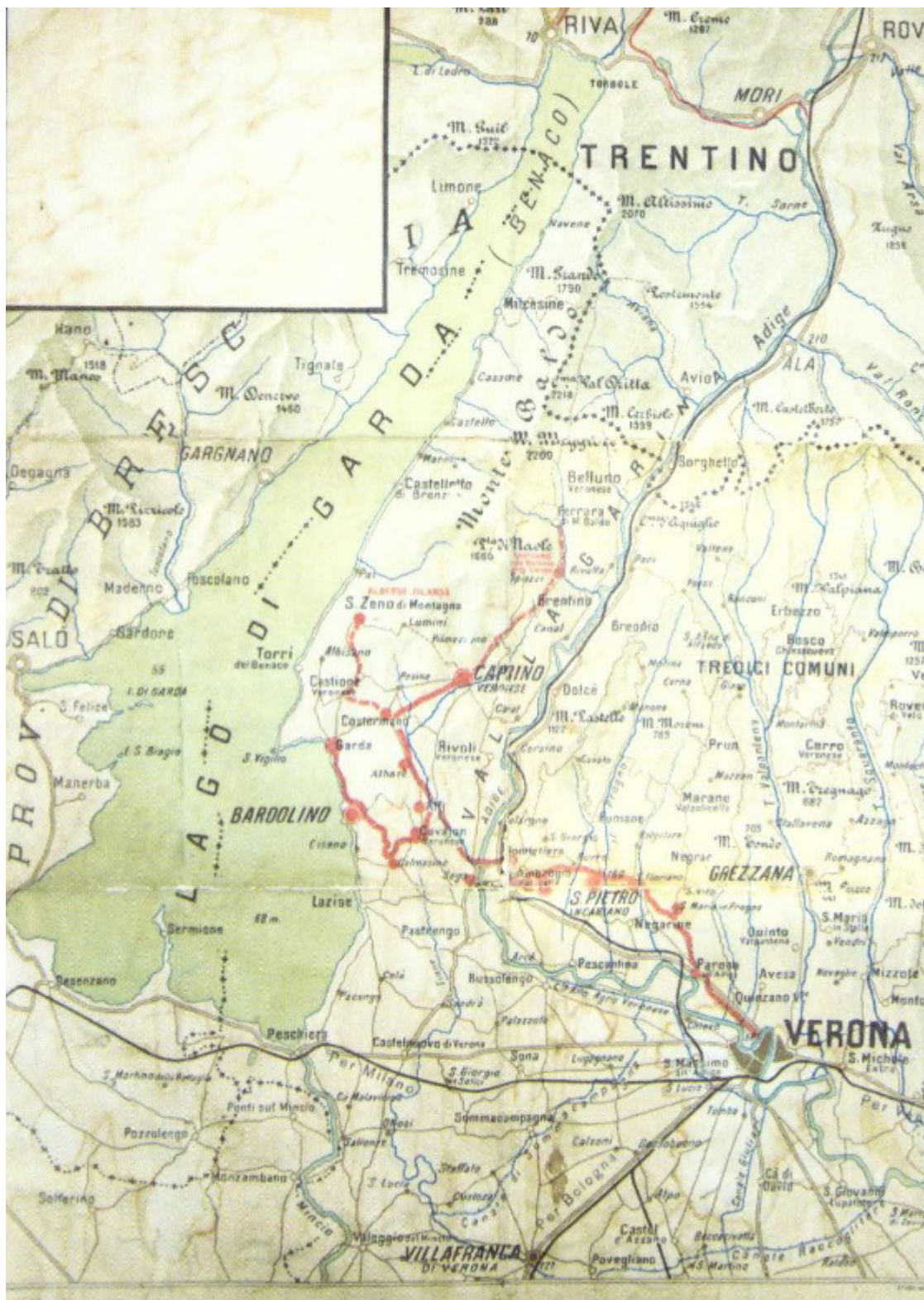
www.reportgarda.com

**La storia del leggendario “trenino” per Garda e Caprino
ricostruita nel libro di Fabio Gaggia andato a ruba**

3 gennaio 2018



Quel trenino che **dal 1889 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 (a volte i passeggeri scendevano per spingerlo nelle salite), e giungere poi ad Affi.



Da lì la linea si divideva in due tronchi: una continuava verso Costermano per arrivare al capolinea di Caprino. Un altro tronco, invece, lungo 11 chilometri, fu costruito solo 15 anni dopo: dal 1904, infatti, dalla stazione di Affi si poteva viaggiare su rotaia fino a Bardolino e arrivare al capolinea di Garda, passando per le stazioni di Cavaion e Calmasino.



E' rimasto nella memoria storica delle comunità, nel cuore dei settantenni di oggi che riuscirono a salirci sopra, poiché la F.V.C.G, Ferrovia-Verona-Caprino-Garda, **fu dismessa il 1° luglio 1956**, sostituita dal trasporto con autobus.

Quel trenino fu una delle importanti opere pubbliche che fecero la storia di inizio Novecento e che misero in comunicazione la città con i territori della Valpolicella e del lago di Garda.



“E’ l’ultima favola moderna che affascina ancora tantissimo” racconta il professore **Fabio Gaggia**, storico gardesano, che ha speso, come dice lui, 500 giorni consecutivi senza sosta di scrittura e ricerca in archivi storici per recuperare molti documenti inediti e mappe, che ne ricostruiscono gli intricati passaggi istituzionali e politici avvenuti nei palazzi di governo per la progettazione della linea ferroviaria.



Gaggia con il libro

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 linea ferroviaria al passo con i tempi.



Gaggia, in una conferenza affollata, ha presentato il libro a Santo Stefano in sala della Disciplina a Bardolino, ma il migliaio di copie edite sono già esaurite. Ora la Corporazione sta valutando se realizzarne una seconda ristampa visto il grande interesse dei cittadini.

E, per non dimenticare l'epopea che diede il via al trasporto moderno, un gruppo di gardesani originari 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 dall'Amministrazione comunale nel 2005 nel parco della Biblioteca di Affi (ex stazione di scambio).





I 17 edifici delle stazioni della Verona-Caprinò-Garda, in gran parte sono stati poi trasformati in strutture pubbliche o circoli per anziani, ad eccezione di Garda dove la stazione è stata demolita. Proprio il paese che fu il fulcro del progetto ferroviario, la cui tratta da Bardolino a Garda correva lungo la riva del lago, divenuta poi la passeggiata-lungolago che affianca le spiagge e i campeggi più affollati dei due Comuni.



Al capolinea del lungolago 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 lacustri. 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 l'hotel "belle epoche" 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 con carbone e legna, 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 strada statale "Gardesana", inaugurata nel 1932.**



Ma se il governo dell'epoca avesse ascoltato le richieste anche dei deputati veronesi, come il gardesano scienziato **Foreste Malfer**, che "combatté" fino all'ultimo per avere una linea moderna che collegasse tutta la riva del lago, da Riva a Peschiera, e da lì verso i mercati di Milano e Svizzera, oggi ci sarebbe già stata in uso la "metropolitana" del Garda, tanto ambita negli ultimi trent'anni.



La linea Verona-Caprino-Garda fu anche rinominata dalle genti locali la “**Ferrovia delle còtole**”, perché in maggioranza le casellanti erano donne. Dal pugno di ferro, come le ricordano ancora.

Annamaria Schiano

© Riproduzione Riservata