

# La freccia dei laghi (1^ parte)

di Fausto Recchi, 21.01.2009 - [commenti \(1\)](#)



Tra gli "over 50" di Peschiera e dintorni, il ricordo è ancora vivo. Ma i più giovani, quando si parla loro della **ferrovia che univa direttamente il paese arilicense e la città di Mantova**, spesso non sanno neppure ciò di cui si parla.

Si tratta di una linea, in attività dal 1934 al 1967, gestita dal Consorzio Interprovinciale Ferrovia Mantova-Peschiera (non dalle Ferrovie dello Stato). Tale linea era molto importante già da quegli anni, per lo sviluppo turistico e commerciale del lago, in particolare di Peschiera, come dimostrano le ben 19 corse giornaliere.

**La linea inizialmente aveva origine dalla stazione di Peschiera FMP, sita proprio di fronte alla stazione F.S., dove attualmente sono collocati lo scalo merci e la sottostazione elettrica. Qui i viaggiatori arilicensi si recavano a prendere il treno. Dagli anni '50 inoltre, fu ampliata, aprendo al traffico (con uno scambio in linea, sito presso l'ultimo casello, ora abbattuto per far posto agli svincoli stradali), una importante diramazione diretta alla Darsena, in lungolago Garibaldi di fronte alla Fraglia della Vela, da dove, vero e proprio interporto, le merci erano smistate tramite traghetti e barcaioli in tutti i paesi del lago. Alla darsena arrivavano anche alcune corse passeggeri, in diretta coincidenza con le corse dei battelli, che a quel tempo attraccavano lì e non all'attuale porto, costruito solo in seguito.**

**Dalla stazione FMP, seguendo il Mincio sulla riva sinistra, il treno iniziava il suo viaggio, cullato dal lento scorrere del fiume.** Dopo la fermata facoltativa di Salionze usciva per un breve tratto dal territorio veronese per transitare e sostare a Monzambano (MN), ma vi rientrava dopo pochi chilometri, in prossimità della stazione di Valeggio sul Mincio, a pochi metri dagli stupendi mulini di Borghetto. Il viaggio proseguiva lasciando le acque del Mincio e ritornando, stavolta definitivamente, in provincia di Mantova. In mezzo alle pianeggianti campagne mantovane, il treno superava le stazioni di Pozzolo e Roverbella, la fermata facoltativa di Rotta e ancora le stazioni di San Brizio e Marmiolo, prima di giungere alla stazione FS di Sant'Antonio Mantovano, dove erano collocati anche la sede del dirigente unico e le officine sociali, sulla linea statale Verona-Modena. Utilizzando tale linea, dopo poco più di tre chilometri si arrivava a Mantova, dove si rivedeva il Mincio, anche se sotto forma di lago.

L'idea di costruire una ferrovia che unisse direttamente il mantovano ed il Garda risale al 1878, solo un decennio dopo l'annessione del Veneto e di Mantova

all'Italia. In quegli anni il treno era il mezzo di trasporto più veloce e sicuro, e dopo l'apertura della prima ferrovia italiana (la Napoli-Portici, inaugurata nel 1839) si creò una vera e propria "corsa al treno", che vide le amministrazioni locali sforzarsi in tutti i modi per costruire linee e stazioni in ogni centro abitato. Anche la Mantova-Peschiera ne risentì: **il percorso non è infatti lineare, nonostante il territorio attraversato sia completamente pianeggiante. Ciò fu fatto sia per cercare di servire il maggior numero possibile di paesi, sia per seguire il corso del fiume Mincio, evitando ponti e sovrappassi potenzialmente danneggiabili.**

Nel 1912 alcuni imprenditori francesi, capeggiati dall'ingegnere di Lilla Lucien Beau e sostenuti da un contributo a fondo perduto dei comuni interessati al passaggio della ferrovia, costituirono a Milano la "Società anonima ferrovia Mantova-Peschiera". **La costruzione iniziò nel 1914**, alla vigilia della Prima guerra mondiale, che costrinse ad un brusco stop dei lavori. Dopo la guerra, a causa di circostanze sfavorevoli, i francesi abbandonarono il progetto e la società fu liquidata. Le subentrò nel 1921 il "Consorzio interprovinciale per la ferrovia Mantova-Peschiera", formato dai capitali pubblici degli enti locali interessati. Fu modificato il tracciato originario, che prevedeva il passaggio dei treni anche a Ponti sul Mincio (MN) e la costruzione di due onerosi attraversamenti del fiume.

**Il 13 maggio 1934 fu effettuato il viaggio inaugurale, e due giorni dopo iniziò il servizio merci e viaggiatori. Durante la Seconda guerra mondiale la ferrovia fu pesantemente bombardata perchè importante a livello strategico:** a Monzambano c'era un deposito di materiali di artiglieria ed a Peschiera la ferrovia transitava di fianco al Genio militare. Ma l'assenza di ponti e viadotti rese la linea quasi invulnerabile, sopperendo al bombardamento del ponte ferroviario di Desenzano, sulla Milano-Venezia.

Nel dopoguerra, seppure con difficoltà, i materiali della linea furono sensibilmente e necessariamente rinnovati. Vennero inserite anche diverse innovazioni di tipo logistico: ad esempio, la creazione di biglietti cumulativi scontati treno-battello, o l'aumento delle corse nelle "fasce pendolari". **Nel 1957 furono inoltre istituite due coppie di treni che collegavano direttamente Mantova e Brescia, con fermate anche a Desenzano e Lonato.**

Ma quello stesso anno, tra le stazioni di Valeggio e Pozzolo, a causa di un errore umano, lo scontro frontale di due treni produsse un morto e quattordici feriti e mise in luce le carenze infrastrutturali della ferrovia. **Negli anni '60, il decennio del boom economico e dell'auto in ogni famiglia, le politiche ferroviarie nazionali si basarono sulla soppressione dei cosiddetti "rami secchi", ovvero le linee antiquate o con poca domanda.**

**Nel 1963 fu interrotto il collegamento con la darsena di Peschiera, ed il 30 aprile 1967 fu effettuato l'ultimo viaggio. La ferrovia fu sostituita da una linea di autobus, gestita dall'Azienda Provinciale Autoservizi Mantova (APAM), tuttora in funzione.**

Nei prossimi giorni sarà pubblicata la seconda parte dell'articolo, riferita alla proposta di un'associazione mantovana, [l'Associazione FMP](#), di ricostruire e far funzionare la linea.

## La freccia dei laghi (2^ parte)

di Fausto Recchi, 26.01.2009 - [commenti \(2\)](#)



Nei giorni scorsi abbiamo ripercorso il tracciato e la storia della ferrovia Mantova-Peschiera, attiva dal 1934 al 1967. Una strada ferrata di cui molti, tra i giovani che vivono nei territori attraversati, ignorano l'esistenza. Ma che è stata molto importante per lo sviluppo del territorio, come altre ferrovie dismesse sul Garda: ad esempio, la [Verona-Caprino-Garda](#) e la [Rovereto-Riva del Garda](#). **Il loro periodo di massimo splendore fu quello tra le due guerre mondiali, in cui l'automobile non era diffusa e treno e battelli erano i mezzi di trasporto più veloci, sia per le persone che per le merci. Fu messo in piedi sul Garda, in altre parole, un sistema intermodale di trasporti, basato sul battello come prolungamento delle linee ferroviarie, con stazioni nei porti.** Ed erano diversi i paesi dotati di una stazione ferroviaria: oltre a Peschiera e Desenzano, tuttora interessati dal passaggio della linea Milano-Venezia, anche Bardolino, Garda, Torbole e Riva. Senza dimenticare che Salò, Toscolano, Gardone e Gargnano erano uniti a Brescia da una [linea tranviaria attiva dal 1887 al 1954](#).

Queste ferrovie furono soppresse dopo la seconda guerra mondiale, negli anni del boom economico: i loro percorsi, tortuosi per cercare di servire il maggior numero di paesi e frazioni, e la conseguente limitata velocità dei treni, li misero in seria difficoltà nel confronto con l'automobile. Così si decise di sopprimerle perchè antieconomiche. Ma che cosa succederebbe se tali linee fossero oggi, nell'epoca del traffico e dei problemi di sostenibilità ambientale, ricostruite e riaperte?

L'[Associazione F.M.P.](#), con sede a Mantova, dopo aver compiuto studi approfonditi con l'aiuto di esperti di vari settori, ha stilato un progetto per la ricostruzione della ferrovia Mantova-Peschiera. E ne chiede a gran voce l'attuazione da parte degli enti pubblici. "Il bacino di utenza è grosso: secondo il censimento del 2001 più di 103.000 abitanti vivono nei comuni interessati, più altri 227.000 nei comuni limitrofi, più altri 235.000 nei comuni tra Peschiera e Brescia. "Stimiamo almeno 2 milioni di passeggeri l'anno" - spiega Roberto Mattioni, presidente dell' Associazione F.M.P. - **"la ferrovia sarebbe molto utile per lo sviluppo turistico:** balneare, con più di 10 milioni di presenze nella zona del basso Garda e Gardaland; naturalistico, per la vicinanza del parco Sigurtà e delle colline moreniche, oltre che per la presenza della pista ciclabile Peschiera-Mantova; culturale, in quanto offrirebbe un ottimo collegamento tra il lago e la città virgiliana". Attualmente tale collegamento è effettuato dagli autobus della mantovana Apam, che impiegano 70 minuti, salvo frequenti ritardi, per collegare Peschiera e Mantova. "Il treno ce ne metterebbe 30",

spiega Mattioni, "e con l'istituzione di corse dirette per Milano, da Mantova in 55 minuti si arriverebbe a Brescia (contro le 2 ore attuali in bus), e in 90 nel capoluogo lombardo (contro le 2 ore e 20 attuali in treno, sulla sgangherata linea Mantova-Cremona-Codogno)". Il treno avrebbe infatti una velocità commerciale maggiore di quella dei convogli delle FS: questo perchè, **nel progetto dell'Associazione F.M.P., è previsto l'uso di materiale rotabile moderno**: leggere ed agili elettromotrici, all'avanguardia tecnologica, capaci di forti accelerazioni (1,5 metri/secondo, come la metropolitana di Milano, ad esempio). Il sistema frenante e di telecomando scambi ACC e controllo centralizzato SCMT, consentirebbe di entrare in stazione a 60 km/h, e si potrebbero ridurre i tempi di fermata a 15 secondi in ogni stazione. Sarebbe possibile sviluppare sempre la massima potenza, viaggiando costantemente a 160 km/h nelle tratte più lunghe e senza fermate, a differenza di ciò che fa ora la maggior parte dei treni FS. Sarebbe limitato al minimo, tramite un nuovo brevetto sulle ruote, anche il rumore provocato dal passaggio di questi nuovi treni. Sarebbe poi sufficiente un solo binario, perchè grazie alla tecnologia elettronica è possibile avere un quadro di controllo unico (DCO) assai affidabile per gestire tutta la linea ed organizzare gli incroci in piena sicurezza.

**La linea presa a modello dall'Associazione F.M.P. per la ricostruzione, è quella della val Venosta, in Alto Adige.** Essa, che collega Merano con Malles Venosta, inaugurata nel 1906, è stata chiusa nel 1990 perchè ritenuta, a torto, un "ramo secco", come del resto la F.M.P. Nel 2005, contro il parere di molti, i circa 60 chilometri della linea, furono riammodernati dalla Provincia autonoma di Bolzano, con lavori costati oltre 80 milioni di euro, e riaperti all'esercizio. E' stato un vero successo, in termini di viaggiatori, sia tra i turisti che tra gli abitanti della valle e si è giunti a trasportare oltre 2.100.000 persone all'anno, che sono in costante aumento, grazie alle sinergie adottate sul territorio e con le attività produttive. Volendo fare un paragone, a differenza dei 35 chilometri della Mantova-Peschiera, in val Venosta le rotaie non sono mai state dismesse, ma è stato necessario ricontrollarle e saldarle, rifare viadotti e gallerie, che sul percorso della FMP non sono presenti. Inoltre, i numeri relativi al bacino d'utenza (residenti e turisti) delle due zone non sono neppure paragonabili, perchè assai più favorevoli alla linea Mantova - Peschiera.

**L'associazione F.M.P. ha anche tracciato il percorso della nuova Mantova-Peschiera. Simile a quello vecchio, contiene opportune rettifiche per l'aumento della velocità media, con fermate a richiesta e treni turistici, oltre al servizio treno+bici.** "Ci poniamo solo il problema del superamento (o sottopasso) del nodo stradale e autostradale di Peschiera, per il quale abbiamo però valutato diverse soluzioni: ad esempio, un sottopassaggio (o un sovrappasso) della A4 e della SR11 ed un arrivo in stazione leggermente più avanzato verso Verona rispetto alla vecchia linea", aggiunge Mattioni, che confessa: "sono stato l'ultimo passeggero a scendere dall'ultima automotrice in servizio (l'Aln 72-403), quella domenica del 30 aprile 1967!". La riapertura è quindi anche una questione di cuore, per una persona così appassionata e determinata. **"Abbiamo proposto il nostro progetto a tutti gli enti locali interessati, e nessuno ci ha detto formalmente di no: la titubanza principale riguarda il costo del progetto, di fatto sopravvalutato, viste le molteplici soluzioni possibili. Anche Assindustria, la**

**sede provinciale mantovana di Confindustria, ha espresso parere positivo e disponibilità. Il portavoce geom. Coghi, in un articolo stampa, l'ha definita una chance enorme per il turismo, ma sarebbe anche utile per il trasporto merci. Adesso sta agli enti pubblici compiere i passi successivi".**

Chi volesse approfondire le proprie conoscenze relative alla ferrovia Mantova-Peschiera può consultare diversi libri. Quelli di seguito indicati sono disponibili al prestito nelle biblioteche del [Sistema bibliotecario della provincia di Verona](#):

- Giorgio Chiericato, Analisi storica delle ferrovie nel Baldo-Garda, Bonato Editore, Verona, 2008

- Giancarlo Ganzerla, Binari sul Garda - Dalla Ferdinandea al tram: tra cronaca e storia, Associazione di Studi Storici Carlo Brusa, Desenzano del Garda, 2004 (stampato da Grafo edizioni, Brescia)

- Alessandro Muratori. La Ferrovia Mantova Peschiera. GRAF, Roma, 1975.

Anche su internet è presente diverso materiale: su [Facebook](#) un gruppo chiede la riapertura della linea. Inoltre, tra i siti interessanti si segnalano quello dell'[Associazione F.M.P.](#), quello della [biblioteca comunale di Marano di Valpolicella](#), ed il [sito "Treni e tram"](#), che propone un vero e proprio viaggio fotografico da Peschiera a Mantova. Un tuffo nel passato, e nei ricordi di tempi andati. Ma forse non del tutto.

Si ringrazia il rag. Roberto Mattioni per la consulenza e la disponibilità.