

PAOLO SNICHELOTTO

LA PROGETTATA FERROVIA SCHIO-MALO. UN CINQUANTENNIO DI INUTILI TENTATIVI

Premessa

I nostri governanti di fine Ottocento-inizi Novecento si proponevano di portare a termine una ragnatela di linee ferroviarie a servire gran parte del territorio vicentino.

Proprio in un precedente numero di questa collana, Adriano Boschetti e Silvino Marzotto avevano esposto quanto progettato e realizzato nel solco vallivo del Leogra; in particolare si erano soffermati sul tronco Schio-Torrebelvicino, entrato in attività nel 1885 e soppresso definitivamente nel 1926. I due valenti autori illustravano poi il progetto di linea ferroviaria Torrebelvicino-Valli dei Signori-Recoaro e davano specifiche delucidazioni sul tratto che attraversava la Valleogra della Vicenza-Schio-Rovereto¹.

Il contributo che intendo proporre vuole continuare quest'ultimo discorso, raccontando gli sforzi prodotti per far giungere il treno a Malo, o da Schio o da Vicenza. Tre sono i momenti che hanno visto alacramente attivi i Comuni interessati alla linea ferroviaria: i primi anni '80 dell'Ottocento; dal 1906 al 1912; dal 1919 al 1929.

Per questa sintesi mi sono servito di documenti conservati nell'Archivio del Comune di Schio², nell'Archivio del Comune di Malo³, nell'Archivio Letter⁴, nella collezione del sig. Giuseppe Zanotto⁵ e, ov-

¹ Adriano BOSCHETTI, Silvino MARZOTTO, *Partivano da Torrebelvicino le ferrovie della Val Leogra*, in «Sentieri culturali», 6, *Terra e prodotti della Val Leogra*, II, Schio 2006, pp. 199-225.

² Archivio Comunale di Schio (A.C.S.), buste speciali (b.s.) n. 188-189.

³ Si tratta di materiale del tutto inedito di un archivio che conserva integra tutta la documentazione ottocentesca. Riordinatore nonché "custode" è l'amico Carlo Broccardo che devo ringraziare per la consueta disponibilità.

⁴ L'Archivio dell'ing. Giovanni Letter (1871-1910), autore oltre che del progetto della linea ferroviaria Rocchette-Asiago (1910), anche del tronco Schio-Malo (1909-10), è gelosamente custodito dalla professoressa Livia Letter, che ringrazio sentitamente per la grande disponibilità dimostratami nel consentirmi la consultazione e la riproduzione di alcuni elaborati progettuali dello zio Giovanni.

⁵ Avverto il dovere di ringraziare sentitamente l'amico Giuseppe Zanotto per la consueta disponibilità a favorire ogni forma di ricerca e soprattutto per aver agevolato la consultazione di questo preziosissimo materiale, che, a tutt'oggi, si rivela come l'unica copia pervenuta. La documentazione è formata essenzialmente da comunicazioni dei Comuni interessati, del Comitato, *in primis* dell'ing. Olinto De Pretto, e dal progetto originale del 1885.

viamente, nell'Archivio di San Vito, sebbene, in questo caso, la documentazione si limiti principalmente alle decisioni prese dal Consiglio comunale. Mi è stata utile pure la tesi di laurea di Alessandro Peron⁶.

1. La prima idea

Nel 1881 il Comune di Malo aveva inoltrato al Consiglio provinciale richiesta per la realizzazione di una linea tranviaria da Vicenza a Malo. Solamente dopo la seduta del Consiglio provinciale del 12 luglio 1882 si era propugnato il proseguimento della linea fino a Schio; in pari tempo cominciavano a muoversi le realtà comunali eventualmente coinvolte. In quella seduta il Consiglio provinciale fissava «il limite massimo dei sussidii accordati fra Provincia e Comuni per l'istituzione di tramvia su strade provinciali», che corrispondeva a 360 lire il km, dei quali l'80% a carico della Provincia e il 20% (72 lire) a carico dei Comuni. Ora i Comuni interessati all'«istituzione d'un tramvia a vapore da Vicenza per Malo a Schio» (originariamente si pensava al solo tronco Vicenza-Malo) puntavano a ottenere il massimo del contributo della Provincia, la cui condizione principe risiedeva nel «seguire costantemente la sede della strada provinciale» (poi strada statale n. 46). I 26 km del percorso avrebbero comportato per i Comuni attraversati (ed erano quelli di Vicenza, Isola di Malo, Malo, Schio) un esborso di 1.872 lire; gli altri Comuni, «toccati in un lembo del loro territorio o per necessaria vicinanza alla strada provinciale», erano quelli di Caldogno, Costabissara, Monte di Malo e San Vito.

Era comunque Malo a ricavare maggiori vantaggi dalla proposta, rispetto a Vicenza e Schio già serviti da ferrovie. Malo era un «paese commerciale, che tiene un mercato settimanale, con una fiera mensile d'animali al primo martedì d'ogni mese, e 2 fiere annuali a S. Croce e S. Gaetano»; esso possedeva nella zona interessata la massima popolazione dopo Vicenza e Schio. Fatti alcuni conti Malo avrebbe dovuto contribuire con 548 lire, Vicenza con 420 e Schio con 280; questo avrebbe rappresentato i 2/3 delle 1.872 lire. Il rimanente terzo sarebbe stato ripartito tra gli altri sei Comuni: Isola, attraversata dalla linea, con 250 lire, Monte di Malo 130, Caldogno 100, Costabissara 54, San Vito 50 e Magrè 40⁷. Era stato nell'incontro dell'8 settembre 1882 presso il Municipio di Malo che i rappresentanti dei Comuni avevano stila-

⁶ Alessandro PERON, *Ferrovie e sviluppo economico: il caso vicentino dall'Unità alla prima guerra mondiale*, Università degli Studi di Trento, Facoltà di Economia, a.a. 1997-98.

⁷ Tutta la documentazione riferita a questa prima fase è conservata nell'Archivio Comunale di Malo (d'ora in poi A.C.M.), b. 1883. *Pubbliche costruzioni*. La ripartizione degli oneri finanziari venne stilata il 15 settembre 1882 dall'ing. Giuseppe Dal Monte, incaricato l'8 settembre 1882 di stimare la cifra di realizzazione.

to i punti salienti della proposta: prolungare la tratta Vicenza-Malo fino a Schio, coinvolgendo nell'operazione anche Magrè, contribuire col 20% della quota per chilometraggio, fare eseguire all'ing. Giuseppe Dal Monte dell'Ufficio Tecnico Provinciale il riparto delle spese, il quale sarebbe stato poi deliberato dai rispettivi Consigli comunali. E, una volta deliberato da tutti, era d'obbligo chiedere al Consiglio provinciale l'assenso per il prolungamento fino a Schio. Tra ottobre e dicembre 1882 si assisteva alle decisioni dei Comuni tra Malo e Vicenza: Malo aveva dato il buon esempio deliberando la sua quota di lire 548 il 6 ottobre 1882⁸, Isola sospendeva la decisione, causa le inondazioni⁹ (anche la Provincia aveva deviato le cifre previste per la ferrovia per interventi urgenti, secondo la comunicazione del 30 ottobre 1882), Caldogno scriveva l'11 ottobre 1882 di non accettare la proposta per la distanza dall'attraversamento ferroviario. Anche Costabissara optava per la sospensione della decisione (10 dicembre 1882); la medesima scelta era stata fatta dal Comune di Vicenza il 12 ottobre 1882.

L'anno successivo le cose non procedevano nel migliore dei modi: il 2 aprile 1883 Magrè comunicava che non era interessato perché prossimo alla stazione ferroviaria di Schio, mentre Monte di Malo deliberava il contributo di 130 lire. Schio avrebbe fatto il massimo per tale operazione, ma non poneva ai voti alcuna cifra (delibera del Consiglio comunale del 5 maggio 1883). Costabissara ribadiva la sospensione della decisione a motivo delle inondazioni dell'Orolo e delle «opposizioni per la costruzione di una strada comunale da Costabissara a Motta». In più intendeva attendere «fino a che saranno conosciute le nuove disposizioni del Consiglio provinciale relativo al sussidio delle 50.000 lire». Il 24 luglio il Comune capoluogo di Provincia scriveva al sindaco di Malo che Vicenza dava solamente un appoggio «morale» all'impresa, essendo la città berica impegnata nel collegamento con Lonigo. Andava meglio con il Comune di Isola che, il 5 ottobre 1883, deliberava il contributo di 360 lire, come previsto nel riparto spese stilato dall'ing. Dal Monte.

Da parte sua, il Comune di San Vito si era già espresso il 30 marzo

⁸ In quella sede il Consiglio maladense eleggeva a suo rappresentante il nobile cavaliere Antonio Muzan.

⁹ Il Vicentino fu devastato dalla terribile inondazione di settembre del 1882, ricordata, ad esempio, con qualche targhetta lapidea nel centro storico di Vicenza. In particolare per i danni prodotti dall'Astico si veda *La millenaria e triste eredità dell'Astico a Montecchio Precalcino*, in Giuseppe GARZARO, Nico GARZARO, *Don Domenico Bortolan e le sue note storiche di Montecchio Precalcino*, Montecchio Precalcino 1984, pp. 47-51 e 59-61.

1883¹⁰ quando, su invito del sindaco di Malo del 29 settembre 1882, era stato chiamato a deliberare sul «concorso nella spesa del tranvia da Vicenza, Malo e Schio». In quell'occasione i consiglieri comunali, cui era stato sottoposto il progetto, sottolineavano che «il tranvia abbia a percorrere [transitare] se non nel mezzo almeno in vicinanza a questo abitato acciò possa ridondarne qualche vantaggio». Era una logica osservazione che già il sindaco sanvitese aveva girato a quello maladense, il quale, il 5 ottobre 1882, aveva risposto che «volendo deviare la linea della strada provinciale ne consegue l'impossibilità di vederla attivata». A queste condizioni, cioè che la linea ferroviaria non sarebbe passata vicino al paese, ma in località Baracchetta, lontana un paio di chilometri dal centro di San Vito, il paese non ne avrebbe ricavato alcun beneficio. Anzi, la comunicazione diretta tra Schio e Malo avrebbe provocato l'isolamento del paese, non più interessato «dal passaggio dei forestieri». Oltretutto, sebbene la cifra richiesta fosse lieve (non viene indicata!), il Comune sanvitese si trovava «in cattive finanze», per cui, a pieni voti, i consiglieri rifiutavano di aderire alla proposta del sindaco di Malo.

1.1. Il progetto (1884) degli ingegneri Luigi Casara e Giovanni Battista Saccardo

Una speranzosa novità si profilava nel successivo anno 1884, quando usciva la pubblicazione, assai nota, relativa al progetto di tronco ferroviario Schio-Malo.

Francesco Rossi, presidente della Società Anonima Cooperativa di Schio per Tramvie e Ferrovie nel Distretto¹¹, nel presentare l'opuscolo *15 giugno 1884. Nel giorno dell'inaugurazione del Podere-Scuola "Alessandro Rossi" in S. Orso e dell'apertura del tronco Schio-S. Orso della ferrovia Torre-Schio-Arsiero*, edito a Schio nel 1884, dichiarava che «i giorni della Società», che si era affannata per la realizzazione delle due tratte ferroviarie erano «contati». Questa doveva «morire perché il coraggio ha i suoi limiti – affermava il Rossi –, specie coi costruttori di locomotive, di binari e simili», e poi perché «un decimo del capitale non si può far bastare agli altri nove decimi». Nel suo «testamento», la Società mandava a Malo e ad Asiago «due codicilli»: il progetto di tramvia Schio-Malo e di ferrovia Arsiero-Asiago.

Il progetto di una tramvia Schio-S. Vito-Malo a scartamento di m 0.95

¹⁰ Archivio Storico del Comune di San Vito di Leguzzano (d'ora in poi A.S.C.S.V.), b. D/1, 1879-86. *Consiglio comunale. Verbali di deliberazione*,ogg. III.

¹¹ Brevi notizie sulla Società si trovano in Giovanni CORNOLO, Giovanni VILLAN, *Binari nel passato. La Società Veneta Ferrovie*, Parma 1984, pp. 20-21.

era stato redatto dall'ing. Luigi Casara di Malo, «in concorso» con l'ing. Giovanni Battista Saccardo di Schio. La scelta dello scartamento era legata al fatto che il tronco sarebbe stato poi collegato con la Torre-Schio-Arsiero. «La lunghezza complessiva dal ponte ai *Passeggi* sul Leogra in Schio fino a presso il lato Nord della casa del signor Benedetto Zambon in Malo è di metri 7313»¹². Il percorso era così descritto: «Punto di partenza è presso il ponte sul Leogra in Schio, ove la linea si staccherà da quella Torre-Schio-Arsiero dopo avere percorso il tratto comune dalla Stazione in avanti. Passato il ponte sul Leogra, il binario entra in sede propria svolgendosi con dolce curva ad allinearsi colla strada carrozzabile di San Vito; corre parallelo a detta strada fino al principio dell'ultimo tronco, indi ritorna in sede propria sempre parallelamente alla vecchia strada; passa a levante il paese di S. Vito, toccando solo la contrada S. Maria Maddalena, indi ritorna in sede propria fino all'incontro della strada comunale da Malo a Case di Malo, a lato della quale prosegue fino al suo termine alla casa di proprietà Zambon Benedetto in Malo». Si prevedeva quindi di superare subito il Leogra sul ponte «della Riva di Magrè» e poi entrare lungo l'attuale Parco dei marinai (già Tiro a segno) e, risaliti al livello della strada che da Magrè conduce a San Vito (attuale via S. Pio X), affiancare il percorso stradale e, una volta giunti all'abitato sanvitese, deviare a sinistra, passare davanti al cimitero di Santa Maria Maddalena, proseguire in campagna fino a Case di Malo e di qui correre parallelamente alla strada che conduce a Malo, entrandovi «fra muro di cinta Morandi e casa Graziani e dentro l'abitato di Malo di fronte al parco di villa Morandi Bonacossi». Qui si sarebbero collocati «una piattaforma e due scambi», levando quindi l'onere di realizzare una stazione vera e propria.

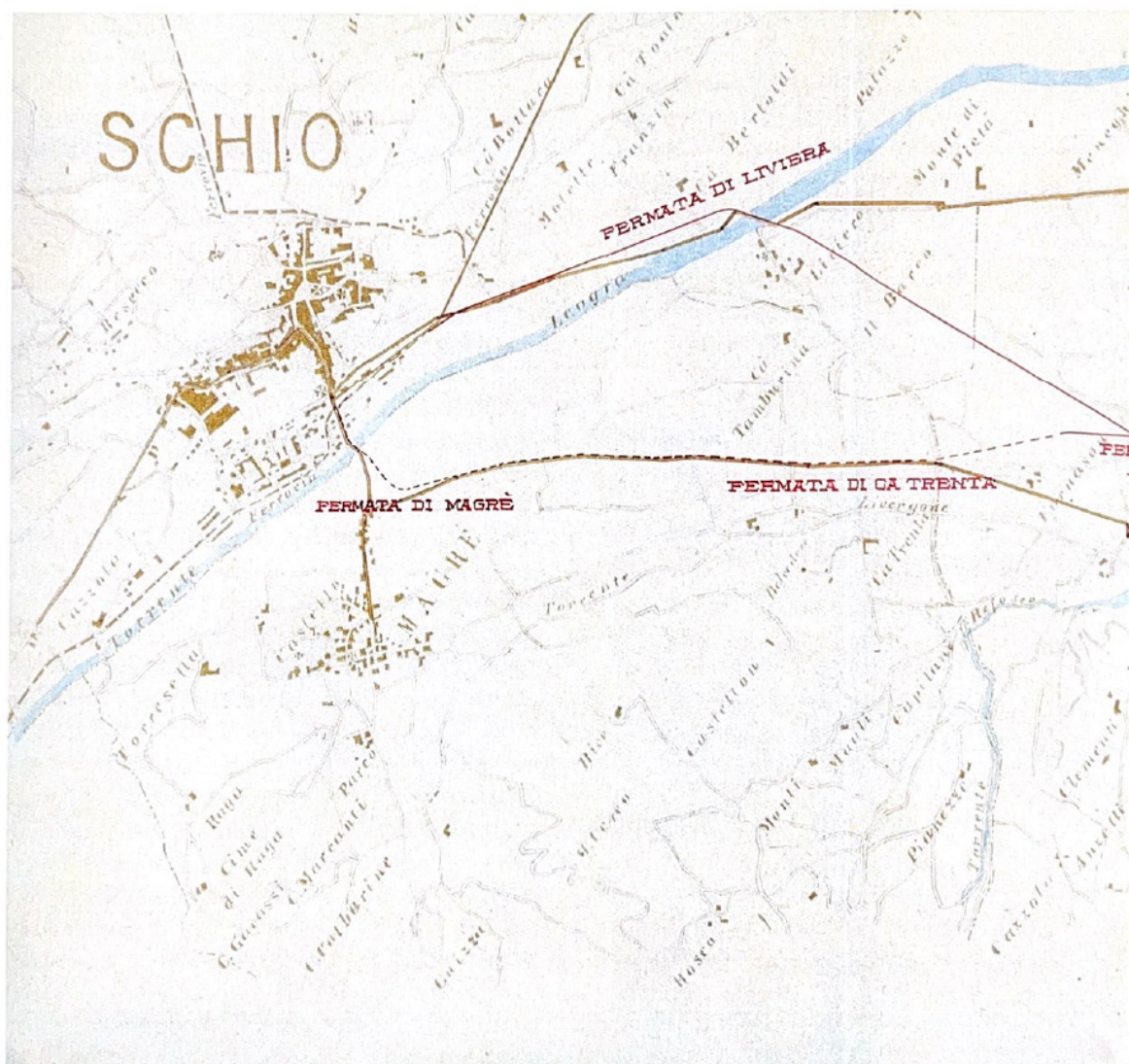
A San Vito, le opere necessarie alla realizzazione della posa dei binari prevedevano la demolizione e successiva ricostruzione del muro che sosteneva una barchessa «all'angolo della casa Renzi, in contrada Santa Maria Maddalena», nonché l'eliminazione di un tratto di mura del vecchio cimitero antistante l'odierna chiesa di Santa Maria Maddalena. Verso Malo si dovevano abbattere un tratto di muro a secco sulla strada Malo-Case e un altro tratto di muro di cinta del parco Morandi «in prossimità dell'ingresso di Malo ad allargamento della strada e raddolcimento della curva». La linea incrociava varie strade vicinali, per cui «si preventi[va]vano n. 50 passaggi a livello, che saranno protetti da barriere fisse, da aprirsi dai passanti». L'armamento sarebbe stato costituito da rotaie d'acciaio del peso di 17,50 kg per metro, posate su traversine di rovere, inframezzate di ghiaia scavata in cave appositamente aperte. «Il materiale mobile» (treno e carrozze) sarebbe stato lo stesso

¹² 15 giugno 1884..., p. 11.

della linea Torre-Schio-Arsiero. La spesa era preventivata in 179.713,93 lire suddivise in espropri (lire 32.478), movimenti di terra (lire 17.816,07), opere d'arte (lire 5.758,50), armamento (lire 107.323,56) e direzione e spese imprevedute (lire 16.337,80).

1.2. Un aggiustamento al progetto nel 1885

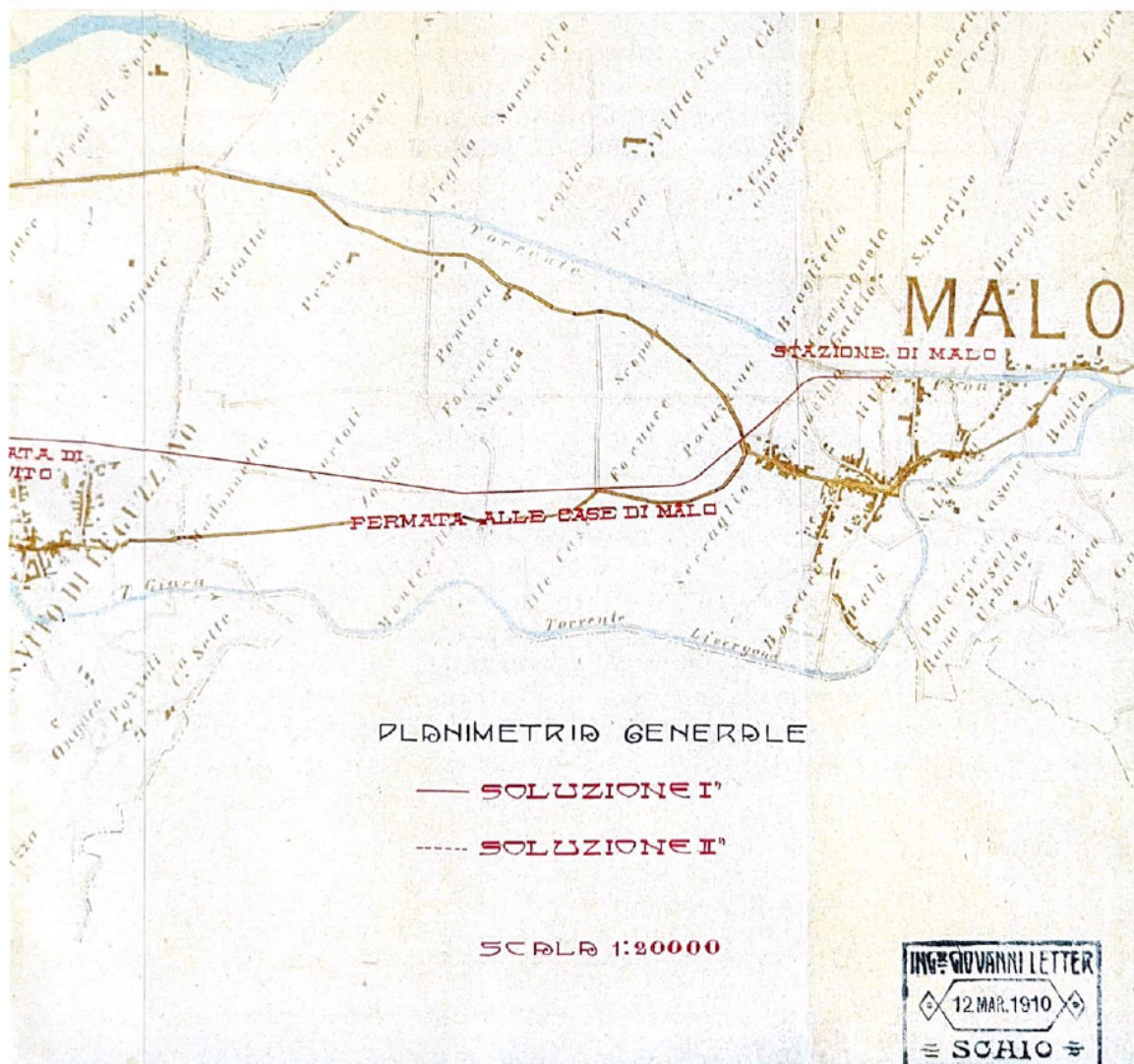
Il Consiglio comunale di San Vito era conscio dell'importanza della tratta ferroviaria; infatti, il 27 marzo del 1885, si esprimeva positiva-



Le due ipotesi di tracciato per la ferrovia da Schio a Malo. La prima era stata prospettata nel 1884, mentre quell'altra, successiva di un anno, venne ripresa nel 1909-10.

mente su una proposta avanzata da un Comitato promotore¹³ riunitosi il 6 gennaio. Con 10 voti a favore il Consiglio comunale si sentiva di sostenere l'iniziativa nella ferma convinzione che «la linea stessa» avrebbe arrecato «non dubbi vantaggi all'agricoltura e all'industria per la

¹³ A.S.C.S.V., b. D/1, 1879-1886. *Consiglio comunale. Verbali di deliberazione*,ogg. 27. *Costruzione di una linea di ferrovia economica da Malo a Schio per questa Comune accordando al Sindaco le necessarie facoltà per le pratiche ed un primo sussidio.*



pronta e comoda congiunzione con i Comuni di Schio e Malo ove vengono tenuti settimanalmente mercati». Il Consiglio ricordava che pure la popolazione, «appena ebbe a sentire tale proposta, la accolse con giubilo in vista dei sommi vantaggi che ne derivano e sta attendendo ansiosa la sua costruzione».

Al contempo diede autorizzazione al sindaco Albano fu Carlo Viero a rappresentare il Comune in seno al Comitato promotore. Per la redazione del progetto e delle pratiche preliminari mise a disposizione 200 lire. Il Consiglio auspicava un intervento diretto della Provincia e del Governo italiano in modo da favorire il completamento della rete ferroviaria economica del Distretto di Schio.

Fortunatamente ci è pervenuto l'elaborato originario dei due progettisti Casara-Saccardo, datato 13 ottobre 1885, che mostra ancora la freschezza originaria¹⁴. Veniva stabilita la fermata di San Vito di fronte a contrà Schiavonía (ora via Trento Trieste), dove attualmente sorge la Scuola elementare; poi la linea correva sul retro del cimitero. A Case di Malo il treno si sarebbe fermato nell'attuale incrocio tra la strada provinciale «di San Vito» e via Rigobello. Qui si sarebbe staccato un tronco per la vicina fornace Canova. Infine, a Malo, il traffico ferroviario sarebbe confluito a est, a margine del torrente Proa (ora Largo Trieste).

Si prevedeva una spesa di 330.000 lire¹⁵.

Il Comitato promotore aveva inoltrato richiesta di contributo alla Provincia, la quale, nella seduta del 7 luglio 1886, nominava una commissione incaricata di «studiare: a) come siano esercitate le linee di tramvie e ferrovie economiche esistenti nella Provincia, b) quali linee di tramvie e di ferrovie economiche siano da ammettervi nella Provincia e in quale ordine di importanza; c) come si possa provvedere alla loro costruzione». La relazione venne letta nella seduta consigliare del 18 febbraio 1887; in particolare, in merito alla nostra linea, la Commissione ricordava che non vi era «propriamente un progetto [...] ma in tempi diversi è stata messa innanzi la proposta, prima d'una linea da Schio a Malo, poi di un'altra da Vicenza per Isola di Malo, a Malo. L'intera linea sarebbe [stata] certo utilissima ai Comuni che si trovano lungo il

¹⁴ Collezione Giuseppe Zanotto. Schio. Il *Progetto di una ferrovia economica di calibro di m 0.95 da Schio a Malo* si avvaleva delle seguenti "pezze": I. Relazione, II. Planimetria, III. Profilo di livellazione, IV. Sezioni, V. Manufatti, VI. Tipo del fabbricato passeggeri con annesso casello per le fermate di S. Vito e Case di Malo, VII. Fermata di Case di Malo, VIII. Stazione di Malo, IX. Tipo caselli. Il 12 giugno 1899 Silvio Cibir, membro della Camera di Commercio di Vicenza, aveva ritirato dal Municipio di Schio il progetto «per oggetto di studi da farsi dalla Commissione all'uopo nominata dalla Camera» stessa. Sollecitato dal sindaco di Schio il 29 maggio 1900, Carlo Vaccari, presidente della Camera di Commercio, restituiva il giorno successivo.

¹⁵ PERON, *Ferrovie...*, p. 315.

suo percorso», soprattutto a Isola e a Malo. Vicenza e Schio, invece, al di là che il percorso sarebbe risultato più breve, erano già serviti da ferrovia. Pure il progetto per il tratto Schio-Malo, delineato nel 1884 (questo fa capire che quello del 1885 non era stato ancora presentato alle autorità provinciali), «è affatto sommario e non può dar materia ad alcun completo apprezzamento»; oltretutto, nel generale interesse della Provincia, non sarebbe stato opportuno «sussidiare un solo tratto di linea». D'altronde era il solo progetto, seppur non del tutto rifinito, che si aveva a disposizione, perché per tutto il percorso Malo-Vicenza mancava «persino un progetto di massima». Il Consiglio provinciale sollecitava i Comuni interessati a unirsi in consorzio «il quale faccia per intanto uscire questa linea dallo stato di nebulosa nel quale si trova»¹⁶.

2. L'idea di Olinto De Pretto (1899)

Nel 1899 ci si desta dal sonno sceso sulla faccenda. È l'ing. Olinto De Pretto che fa dare alle stampe il noto studio sulla linea ferroviaria Venezia-Brennero¹⁷, con cui intendeva dimostrare l'economicità del tragitto proposto rispetto a quello per Verona o per Bassano. In tale impresa, qualora fosse stata realizzata, si sarebbe dovuto di necessità eliminare il passaggio per Thiene, che comportava l'allungamento del percorso di circa otto chilometri, preferendo quindi salire da Vicenza a Schio per Malo.

Nella documentazione comunale comunque non si trova traccia di tale proposta.

3. Un secondo tentativo tra 1906 e 1912

Passano vent'anni. È allora il cav. Giuseppe Graziani, sindaco di Malo, a prendere l'iniziativa. Con lettera del 15 giugno 1906 fece convocare per il 22 successivo i sindaci della zona. «Per mezzo di influente persona» il Comune di Malo aveva avviato delle pratiche con la Società Veneta «onde ottenere il prolungamento della linea ferroviaria Arsiero-Schio fino a Vicenza per Malo, pratiche che «fortunatamente furono benevise»¹⁸.

¹⁶ *Atti del Consiglio provinciale di Vicenza. Anno 1887*, Vicenza 1888, p. 83.

¹⁷ Olinto DE PRETTO, *La via più breve fra Venezia ed il Brennero è la linea Mestre-Padova-Vicenza-Schio-Rovereto. Calcolo approssimativo di costo di una ferrovia ordinaria fra Schio e Rovereto. Appunti e confronti*, Schio 1899. Sulla figura del De Pretto si veda lo studio di Ignazio MARCHIORO, *Storia scledense. I fratelli De Pretto imprenditori, tecnici e uomini di scienza*, Schio 2000 (*"Quaderni di Schio"*, 5), pp. 35-78.

¹⁸ Tutta la documentazione citata dal 1906 al 1912, se non diversamente reperita, si trova in A.C.S., b.s. 188.

Le 10 di mattina del 22 giugno, nella sala municipale del Comune di Malo, si ritrovavano il cav. Giuseppe Graziani, sindaco di Malo, l'avv. Italo Beltrame Pomè, sindaco di Schio, Gio Batta Zambon, sindaco di Magrè, Girolamo Clementi, sindaco di San Vito, Giobbe Dalle Palle, assessore di Monte di Malo, Giacomo Rizzi, sindaco di Isola Vicentina, Giuseppe Fortunato, sindaco di Costabissara, Luigi Ziggiotti, sindaco di Caldogno, nonché l'onorevole commendatore Antonio Toaldi, deputato del Collegio (era assente giustificato il rappresentante del Comune di Vicenza).

«Scopo di questa riunione si è di gettare le basi per un'azione collettiva dei Comuni suddetti interessati nella costruzione di una nuova ferroviaria Vicenza-Malo-Schio in congiunzione con quella ora esistente di Schio-Arsiero e colla costruenda Schio-Asiago».

Il sindaco scledense propose un ordine del giorno che venne approvato all'unanimità: «Le Rappresentanze qui convenute dei Comuni di Schio, Magrè, S. Vito, Malo, Monte di Malo, Isola Vicentina, Caldogno, Costabissara, nel mentre ringraziano il sindaco di Malo d'aver promossa la odierna riunione, lo officiano a far pratiche presso la Società Veneta perché, previo uno studio preliminare sommario della costruenda linea Schio-Malo-Vicenza, concreti ed esponga le condizioni alle quali assumerebbe la redazione del progetto definitivo della linea col relativo preventivo di spesa. Colla scorta degli studi preliminari della Società Veneta si faranno poi le opportune pratiche presso il Regio Governo, per sentire se e quale concorso si potrà ottenere nella spesa di costruzione».

Il 19 settembre il sindaco Graziani riferiva a quello scledense che aveva «fatto pratiche presso la Società Veneta per conoscere sotto quali condizioni assumerebbe la redazione del progetto tecnico definitivo col preventivo di spesa». Graziani non aveva avuto una risposta precisa, ma si era persuaso che la Società avrebbe accettato «la proposta sotto condizione che se poi avesse ad ottenere la concessione della linea (concessione a cui io credo di buon grado aspirerebbe) nessun compenso pretenderebbe per l'elaborato tecnico». Riteneva comunque importante un'azione collettiva dei rappresentanti delle Amministrazioni coinvolte per una maggior efficacia degli sforzi.

Il 30 maggio 1907 il Commissario prefettizio di Schio dott. Giulio Faccini sollecitava il sindaco di Malo a voler convocare il Comitato per «dare a breve impulso alle pratiche inerenti».

Il primo luglio il Comitato, presieduto dall'ing. Olinto De Pretto, relazionava ai sindaci interessati¹⁹. Anzitutto la scelta della «ferrovia eco-

¹⁹ Il Comitato, presieduto dall'ing. Olinto De Pretto, rappresentante del Comune scledense, era composto dall'ing. Luigi Casara per Malo, da Angelo Lovise fu Luigi per Costabissara, dall'ing. Antonio nobile Borgo per Vicenza, dal dott. Giuseppe Pozzolo per San Vito, dal conte Luigi fu Alvise Biego per Isola, dal conte cav. uff. Ascanio Pagello per Caldogno, da Giuseppe fu cav. Giovanni Battista Zamboni per Magrè, da

nomica (a scartamento ridotto di m 0.95) in sede propria anziché una tramvia sulla strada provinciale», seppure economicamente svantaggiosa, rispondeva alla necessità di «offrire quella libertà di movimento e quella comodità di traffico, tanto per merci come per passeggeri, che la presumibile importanza della progettata linea sarà per richiedere». Ora occorre far redigere un progetto da sottoporre alle competenti autorità che, tenendo conto del costo di lire 280 al chilometro e di altre spese tecniche, si sarebbe aggirato sulle 10.000 lire, divise in base a criteri di numero degli abitanti e dell'importanza dei singoli Comuni nel seguente modo: Vicenza 4.000 lire, Schio 2.000, Malo 1.500, Isola Vicentina 600, Magrè 300, San Vito 350, Monte di Malo 300, Caldogno 300, Costabissara 250, per un totale di 9.600 lire. Si nutriva la speranza di un recupero delle somme dalla Provincia che avrebbe potuto rimborsare «in tutto od in parte la spesa che si andrà all'uopo a sostenere». Già dal 18 febbraio 1887 infatti il Consiglio provinciale aveva deliberato «di assegnare un sussidio di lire 250 al km per promuovere i necessari studi tecnici ed economici di tutte le linee tramviarie della Provincia», sussidio «in una forma o nell'altra corrisposto per tutte le altre linee». De Pretto sollecitava i sindaci a riunire nel più breve tempo possibile i propri Consigli comunali per poter disporre entro l'anno del progetto²⁰.

Il Consiglio comunale di San Vito, il 13 settembre 1907²¹, poneva a bilancio 350 lire per la redazione del progetto e per altre necessità. Il primo luglio aveva ricevuto una nota del Comitato promotore, cui era seguita un'altra del 29 agosto da parte del dott. Giuseppe Pozzolo, rappresentante per San Vito.

I tentennamenti di Schio, e forse di qualche altro Comune, produssero l'effetto che l'onorevole comm. Gaetano Rossi assumesse le spese di progettazione, affidata all'ing. Giovanni Letter, con comunicazione

Giuseppe Fochesato per Monte di Malo e dal prof. Vittorio Meneghelli, segretario della Camera di Commercio. Tutti erano stati nominati dai rispettivi Consigli comunali o, in quest'ultimo caso, dalla Camera di Commercio. Il 9 aprile 1907, nel Municipio di Malo, si costituì l'"ufficio di Presidenza del Comitato", in cui si elesse a presidente l'ing. Olinto De Pretto, a vice-presidente l'ing. Luigi Casara, a segretario il prof. Vittorio Meneghelli e a componenti Giuseppe Zamboni e l'ing. nob. Antonio Borgo.

²⁰ Giova ricordare che la Giunta municipale scledense storceva il naso sulla quota assegnata, ritenuta eccessiva rispetto a Malo, il Comune maggiormente interessato. De Pretto, scrivendo al facente le funzioni di sindaco, ricordava il sicuro contributo della Provincia, l'importanza di dare l'esempio e il fatto che, ultimati i lavori, Schio sarebbe divenuto «un vero piccolo centro ferroviario» (comunicazione del 9 luglio 1907).

²¹ A.S.C.S.V., b. D/I, 1903-10. *Deliberazioni del Consiglio Comunale*, oggi. I.

del 9 novembre 1907²². Si sa che al 17 agosto del 1908 il primo tronco Schio-Malo era stato progettato²³, seppure, riteniamo, non nel dettaglio.

Il 19 giugno 1908 il Consiglio sanvitese invitava la Giunta comunale a farsi carico di riconfermare, presso le competenti autorità, «la riconcessione alla Società Veneta dell'esercizio della ferrovia Schio-Vicenza»²⁴.

Sul concorso di spesa il Consiglio di San Vito ritornava a parlare il 30 ottobre 1908 impegnandosi a contribuire nella spesa quando sarebbero state più chiare le idee; al contempo faceva «voti che il Governo del Re voglia prendere nella dovuta considerazione il progetto della nuova linea»²⁵.

L'otto agosto del 1909 in Comune di San Vito era giunta la richiesta del Comitato promotore della linea ferroviaria Schio-Malo, con cui chiedeva al Comune sanvitese di «concorrere con un contributo di lire 15 mila», contributo a fondo perduto. Era stato poi il sindaco Girolamo Clementi a convocare il Consiglio il 3 settembre 1909 per decidere in merito. Anzi presentava il seguente ordine del giorno: «Il Comune di S. Vito di Leguzzano concorre alla costruzione della ferrovia Schio-Malo con un sussidio a fondo perduto di lire 15.000. A tale effetto incaricava la Giunta a fare le opportune pratiche per contrarre alle migliori condizioni un prestito di corrispondente importo estinguibile in anni *[non indicati]*. Il pagamento in tutto o in parte del sussidio come sopra stabilito, non potrà aver luogo prima dell'epoca stabilita dall'art. 38 della Legge 27 dicembre 1896 n. 561 e cioè dal giorno in cui la linea verrà aperta all'esercizio». I consiglieri, al termine di una discussione, che doveva essersi presentata vivace, concordavano sullo

²² In un articolo pubblicato su «La Provincia di Vicenza» del 9 marzo 1908 che riguarda *Il problema ferroviario. L'adunanza di Schio* si afferma che, grazie all'interessamento dell'on. Gaetano Rossi, la ferrovia Schio-Recoaro «è pronta per essere messa in costruzione, per la Schio-Malo invece le cose sono più in arretrato: l'ing. Letter per incarico dell'on. Rossi sta facendo due progetti, uno di tranvia, un altro di ferrovia a scartamento ridotto». L'articolo dava il resoconto di una riunione tenuta nella «grande sala della Banca Popolare» di Schio, dove erano intervenuti «tutti gli industriali scledensi, i rappresentanti dei Comuni delle nostre vallate e dei Comuni interessati fino a Malo e dintorni». Si auspicava che la Società Veneta, unica in grado di realizzare i due tronchi ferroviari, compisse i lavori entro il 1910.

²³ Nella comunicazione del Comitato al sindaco di Schio del 9 novembre 1907 si chiedeva a quest'ultimo di deliberare i due decimi della somma precedentemente richiesta, pari a 400 lire.

²⁴ A.S.C.S.V., b. D/1, 1903-10. *Deliberazione del Consiglio comunale*.

²⁵ A.S.C.S.V., b. D/1, *ivi* oggi. IX. Era stato il Comitato, con lettera del 17 agosto del 1908, a richiedere di deliberare un ordine del giorno che impegnasse le varie Amministrazioni a portare avanti il progetto. Schio aveva deliberato in tal senso il 31 agosto 1908.

stanziamento, senza peraltro deliberare in merito, in quanto avrebbero voluto conoscere l'opera nel dettaglio, visto che la nota del Comitato non esplicitava dove sarebbe stata collocata «la stazione di carico e scarico in S. Vito»²⁶.

Nell'ottobre del 1909 i sindaci di Schio, Malo, Monte di Malo e San Vito richiedevano «la concessione con sovvenzione chilometrica per la costruzione di una linea ferroviaria da Schio per S. Vito di Leguzzano a Malo in conformità al progetto di massima che allegano, colla riserva di cedere tale concessione ad una Società costituita o da costituirsi, da presentarsi poi al Regio Governo per l'accettazione». Chiedevano un sussidio di lire 4.300 al chilometro per anni cinquanta al Ministero dei Lavori Pubblici tramite il Regio Ispettorato generale per costruzione e concessione delle strade ferrate e tramvie di Roma. Tra le motivazioni i sindaci sottolineavano l'importanza che la linea «avrebbe anche dal punto di vista militare agevolando le comunicazioni in zona di confine» e il «vantaggio» che avrebbe apportato «al movimento della linea Vicenza-Schio, che è di proprietà dello Stato». Allegavano nella richiesta inoltrata il primo dicembre 1909, il progetto di massima, il piano finanziario, il bilancio annuale e il memoriale sulla pubblica utilità della linea. Quest'ultimo documento porta la data del 30 novembre 1909 ed è sottoscritto da Domenico Anzi, sindaco di Schio, Abramo Zanettin, «assessore pel sindaco di Malo», Girolamo Clementi, sindaco di San Vito e Giuseppe Fochesato, sindaco di Monte di Malo. I sindaci ricordavano che «da tempo immemorabile» era sentito «vivissimo» tra la popolazione di Malo, Monte di Malo, San Vito, Isola di Malo e Magrè, che in totale toccava quasi le 35.000 unità, «il desiderio di un collegamento ferroviario colla stazione più vicina di Schio», capoluogo di Mandamento. Grandi furono il danno e la delusione «dacché nel 1875 [ma 1876] [...] alla ferrovia che doveva congiungere Schio con Vicenza venne dato il lungo ed indiretto percorso di Thiene e Dueville, invece di quello assai più breve e diretto di Malo ed Isola». Le attività che avrebbero ricavato notevoli benefici erano l'agricoltura «principalmente intensiva», «parecchie fiorenti industrie», come fornaci per calce e laterizi, che occupano «una posizione assai importante e sono suscettibili di grande sviluppo. Vi sono pure prospere filande da seta ed altre industrie minori e casalinghe. Le latterie sociali sono bene organizzate e vi si svolge un grande commercio di formaggi». «Il tronco Schio-Malo, lungo otto chilometri circa, sarebbe a binario ridotto di m. 0,95, come il resto della rete Nord Vicenza, e potrebbe far parte del

²⁶ A.S.C.S.V., b. D/1, *ivi*. Dal canto suo Schio, nelle sedute del 3 maggio e dell'11 giugno 1909, aveva stanziato 50.000 lire a fondo perduto per tale opera.

complesso di ferrovie della regione di Schio, collegandosi direttamente con Rocchette, Asiago, Arsiero, Torrebelvicino e, sperasi in un prossimo avvenire, anche con Valli dei Signori e Recoaro». Malo e Schio avevano già stanziato 50.000 lire ciascuno, e anche gli altri Comuni, in base alle proprie disponibilità, avrebbero fatto la loro parte. Pure la Provincia si sarebbe impegnata, mettendo a disposizione oltre 73.000 lire. Il Consiglio provinciale si era espresso nella seduta del 17 novembre 1909, quando, a seguito della domanda presentata dal Comitato promotore della ferrovia Vicenza-Malo-Schio il 24 agosto 1909, accordava «un sussidio chilometrico di lire 2.820 una volta tanto per la costruzione della strada in sede propria», un altro «sussidio chilometrico annuale di lire 360, per anni 50, essendo tutto il percorso della linea in sede propria»²⁷. Il progetto tecnico dell'ing. Letter era stato visto favorevolmente dall'Ufficio Tecnico Provinciale.

3.1. Il progetto dell'ing. Giovanni Letter

Tra le carte dell'ing. Letter si trovano alcuni elaborati relativi a un'ipotesi alternativa al percorso per Liviera e che riprendeva l'idea data alle stampe nel 1884, quella cioè di procedere per Magrè verso San Vito.

L'ing. Giovanni Letter il 16 settembre 1909 aveva predisposto tutte le «pezze» del progetto di massima, inserite in una elegante custodia in cuoio. La «pezza n. 1» conteneva la relazione tecnica, la quale, dichiarava l'ingegnere, aveva «lo scopo di presentare il progetto redatto nel 1885 dai signori ingegneri G. B. Saccardo e L. Casara»²⁸. Non era comunque un progetto definitivo, se lo stesso ingegnere vergò alcune aggiunte e rettifiche relative alla determinazione delle tratte e al computo totale. Purtroppo l'ing. Letter non poté presentare la versione definitiva, poiché il 27 marzo 1910 trovò la morte. Fu il papà Carlo, a sua volta ingegnere, a completare il lavoro interrotto e a presentarlo: la relazione è datata 16 aprile 1910, e bollata il 2 agosto seguente²⁹, la planimetria generale alla scala 1:20000 è timbrata 12 marzo 1910³⁰, mentre quella alla scala 1:2000, è timbrata 16 maggio 1910³¹, il lucido contenente «tipi materiale mobile» è timbrato 13 maggio 1910³².

²⁷ *Atti del Consiglio provinciale di Vicenza. Anno 1909*, Vicenza 1910, pp. 455-458, 488-491, Ogg. X. *Sulla istanza del Comitato per la ferrovia Schio-Malo per la conferma dei sussidi accordati colla deliberazione consigliare 18 febbraio 1887* e All. L. *Relazione della Deputazione al Consiglio provinciale sull'istanza del Comitato per la ferrovia Schio-Malo per la conferma dei sussidi accordati colla deliberazione consigliare 18 febbraio 1887*.

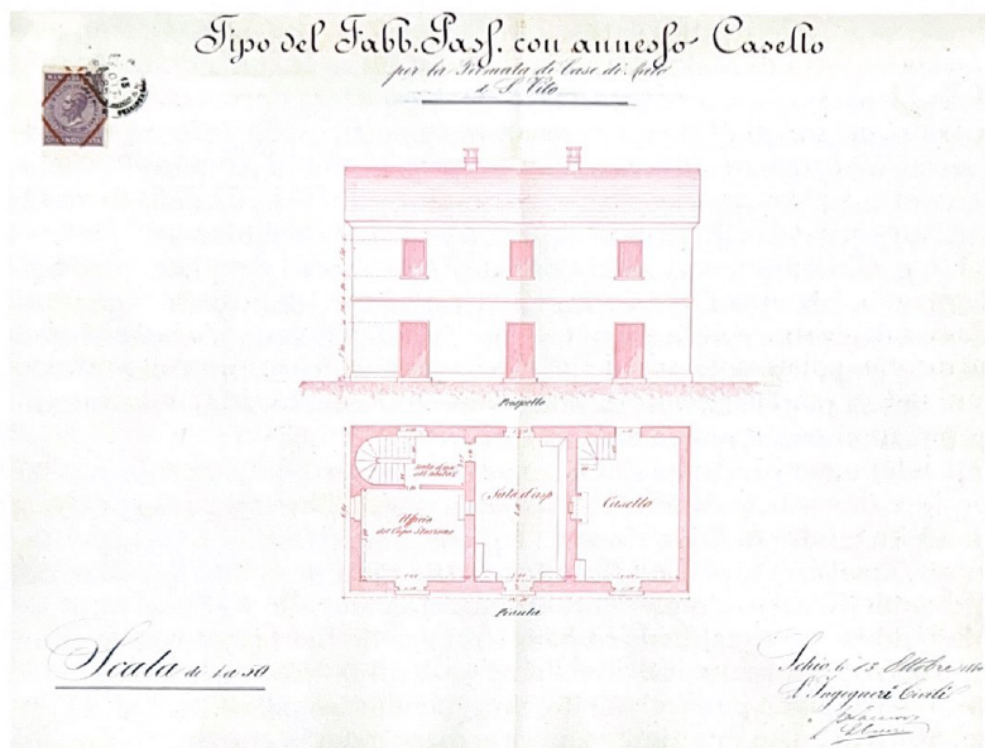
²⁸ Archivio Letter, *Ferrovia Schio-Malo*.

²⁹ A.C.S., b.s., 188.

³⁰ Archivio Letter, *Ferrovia Schio-Malo*.

³¹ Archivio Letter, *Ibidem*.

³² Archivio Letter, *Ibidem*.



«Tipo del fabbricato passeggeri con annesso casello per le stazioni di Case di Malo e San Vito» (1885) nel disegno degli ingegneri Luigi Casara e Giovanni Battista Saccardo. La stazione di San Vito era prevista ove ora sorge la Scuola elementare di via Manzoni.

Per 360,43 m la linea seguiva il binario della Schio-Arsiero, e, quasi nel medesimo punto (attuale nuovo ingresso alla città tra la stazione ferroviaria e la "De Pretto"), superava la strada provinciale di Vallarsa. Poi correva parallela alla strada fino a Liviera, dove faceva una sosta. Superava il torrente Leogra sul ponte «in ferro a tre campate» (ricostruito dalla Provincia nel 1884) su cui passavano i binari. Poi «in sede propria con due rettilinei ed una curva destra del raggio di 200 metri attraverso la bassa campagna di S. Vito di Leguzzano e dopo una curva sinistra del raggio di metri 100» la linea raggiungeva San Vito, dove si trovava la seconda fermata «di fronte alla contrada denominata Schiavonía», e precisamente, l'abbiamo già visto, dove sorge l'attuale Scuola elementare di via Manzoni. Proseguiva sul retro del cimitero sanvitese e, voltando a destra, costeggiava le vecchie strade comunali della "Crosaretta" e di "Morina" fino a Case di Malo, in prossimità dell'incrocio tra la Provinciale e via Rigobello, com'era previsto nel progetto del 1885, solamente che veniva soppressa la tratta verso la fornace Canova. «Prossima e parallela alla nuova strada comunale di S. Vito» (attuale via Trento di Malo), la linea, una volta raggiunto Malo,

deviava «ad oriente del paese», cioè a sinistra e poi a destra, fino alla località «Porto di Malo, dove dovrebbe sorgere la stazione terminale della linea con la progressiva 7856.83». La stazione, prevista nel 1885 a margini del torrente Proa, in questa versione era collocata proprio nell'alveo del torrente, qui chiamato «scolo»; il cambio forse derivava dal fatto che, nel frattempo, proprio dove dovevano venir innalzate delle strutture a servizio della stazione, erano sorti alcuni fabbricati.

L'ing. Giovanni Letter, il 16 settembre 1909, aveva ricopiato pure i disegni dei fabbricati predisposti il 13 ottobre 1885 dagli ingegneri Casara-Saccardo: caselli da guardiano, fabbricati passeggeri con annesso casello per le fermate di Case di Malo e di San Vito, il fabbricato passeggeri per la stazione di Malo e, per la stessa località, i magazzini con piano caricatore e la rimessa carrozze.

Il casello era previsto a due piani: in quello terreno la cucina, nel superiore due stanze da letto. Nei disegni per i fabbricati passeggeri per San Vito e Case di Malo vi erano a pian terreno l'ufficio del capo stazione, la sala d'aspetto e il «casello»; non è indicata la distribuzione degli ambienti al primo piano, destinato al personale. Nella stazione di Malo dovevano innalzarsi più fabbricati: quello per i passeggeri con ingresso, sala d'aspetto, ufficio merci e un altro ufficio, e la scala per salire all'altro piano con un tinello, una cucina e un paio di stanze da letto. Sono previste una rimessa per carrozze e dei magazzini con piano caricatore. Tutti i fabbricati presentano linee sobrie, com'era costume a fine Ottocento; solamente la rimessa per le carrozze di Malo mostra nel prospetto finestre ad arco schiacciato.

Ci piace invece segnalare un paio di schizzi su veline dell'ing. Letter, che riguardano idee per le stazioni di San Vito e di Malo. Entrambe le proposte, seppur tratteggiate a matita, intendevano apportare una nota personale moderna, rispetto a un lavoro che si era fin qui rivelato di semplice copiatura e aggiornamento di un vecchio progetto.

La spesa risultava così preventivata: 88.400 lire per espropri, 57.800 per movimento terra, 5.420 per manufatti (ponticelli, tombini, mura da ricostruire), 56.160 per i fabbricati previsti, 195.010 per «armamento» (rotaie, ferramenta varia, traverse in rovere, scambi, ghiaia e posa in opera), 6.900 lire per «meccanismi fissi» (l'occorrente per il «rifornitore» nella stazione di Malo, piattaforma a ponte, chiusure ai passaggi a livello, «disco di segnalamento a Schio»), 20.345 per varie spese, 3.900 per la «linea telegrafica completa con apparati Morse», 108.000 per «materiale mobile» (2 locomotive, 3 carrozze viaggiatori, 8 carri merci scoperti e 4 coperti), 58.035 per imprevisti (pari al 10% degli importi precedenti) e altre 80.000 lire per «spese generali», cioè «interessi dei capitali impiegati durante la costruzione» e per «studi, progetti, direzione e sorveglianza dei lavori» (lire 50.000); per un totale di lire 680.000 (quasi quattro volte più del preventivo del 1884). Un suc-

cessivo aggiustamento della perizia di spesa portava il costo dell'operazione a 722.000³³.

Per coprire la cifra sufficiente, il Governo avrebbe dovuto concorrere con un «sussidio di lire 4,300 al chilometro per anni 50», suffragato dal fatto, affermavano i richiedenti, che «questa linea avvierebbe sulla Vicenza-Schio, di proprietà dello Stato, tutto un nuovo traffico», da cui lo Stato, in una zona «delle più industriose d'Italia», «avrà immediati compensi dai maggiori redditi d'ogni genere che gli deriveranno per gli aumentati traffici, per l'accresciuto valore delle proprietà e per tanti altri bene evidenti motivi». Le popolazioni non potevano «rimanere in eterno isolate, prive di ferrovia», e il Governo doveva riconoscere l'importanza della linea, che avrebbe consentito, fra l'altro, di far «affluire a Vicenza tutto il movimento della rete a binario ridotto Asiago-Arsiero-Rocchette-Schio, e probabilmente Recoaro-Schio», una volta allungato fino a Vicenza il primo tronco Schio-Malo.

Per far fronte alla spesa vi erano a disposizione 120.000 lire in sussidi comunali (50.000 da Schio e altrettanti da Malo e 20.000 da San Vito e Monte di Malo) e altre 73.258 in sussidi provinciali (sussidio annuale di 360 lire per km. per 50 anni, capitalizzato al 5%, più compenso di lire 2820 per km per riduzione sede stradale); mancavano 527.742 lire.

Il bilancio annuale di gestione era preventivato in 77.830 lire³⁴.

3.2. Il Ministero di Roma si pronuncia

Il 10 gennaio 1910 la Prefettura aveva sollecitato il Comune di San Vito a deliberare sul contributo, come stabilito nella precedente seduta del 3 settembre 1909. Così il Consiglio l'11 febbraio successivo approvava la manovra incaricando «la Giunta a fare le opportune pratiche per contrarre alle migliori condizioni un prestito di corrispondente importo (15.000 lire) estinguibile in anni 50»³⁵. Tale delibera veniva confermata nella successiva seduta del 18 aprile 1910³⁶.

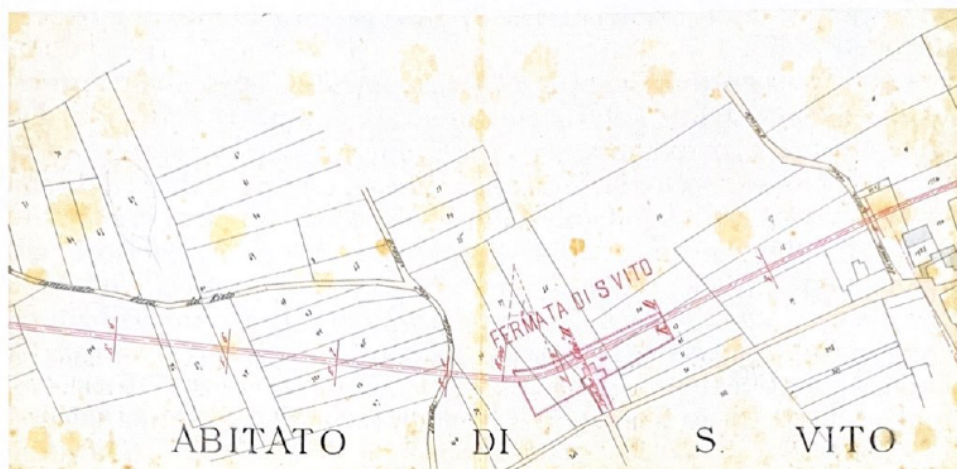
Il 15 gennaio 1910 il prefetto Pietro Grande inviava una raccomandata al sindaco di Schio per comunicargli l'esito negativo della richiesta al Ministero di Roma. Il progetto presentato era carente sia dal punto di vista tecnico che nella dimostrazione del vantaggio recato all'Erario. Venivano pertanto restituiti i documenti. Il Ministero esigeva venisse presentato il progetto «completato» e «le deliberazioni di concorso de-

³³ PERON, *Ferrovie ...*, p. 331. Nel documento allegato si parla di 721.000, così suddivise: 572.000 per la costruzione, 30.000 per spese diverse di concessione, 11.000 in imposte e tasse e 108.000 per una prima dotazione di «materiale mobile».

³⁴ A.C.S., b.s. 188, 30 novembre 1909.

³⁵ A.S.C.S.V., b. D/1, 1903-10. *Deliberazione del Consiglio comunale*, oggi. 1°.

³⁶ A.S.C.S.V., b. D/1, 1903-10. *Deliberazione del Consiglio comunale*, oggi. 4°.



La stazione di San Vito secondo il progetto del 13 ottobre 1885 di Casara-Saccardo.

gli Enti interessati», non ancora pervenute alla Prefettura. Osservava inoltre che i documenti dovevano «essere muniti delle marche da bollo debitamente annullate». Mancava anche «la deliberazione di consenso dell'Amministrazione provinciale per l'uso comune del ponte sul torrente Leogra», il ponte di Liviera. Il sindaco scledense, il 18 gennaio, girava la comunicazione al Comitato.

Solamente il 21 agosto 1910 tutta la documentazione prodotta da tutti i Comuni era pronta; veniva allora spedita alla Prefettura.

L'otto maggio 1911 il Consiglio comunale sanvitese ritornava sull'argomento³⁷. Nell'anno trascorso tra un provvedimento e l'altro si erano profilate novità di rilievo. La linea ferroviaria che doveva congiungere i centri di Schio e Malo, passando ovviamente per San Vito, veniva allungata fino a Vicenza; allargava in questo modo l'interesse, fino allora prettamente locale, a un numero maggiore di Comuni, che desideravano essere messi in comunicazione col capoluogo di Provincia e col centro industriale di Schio.

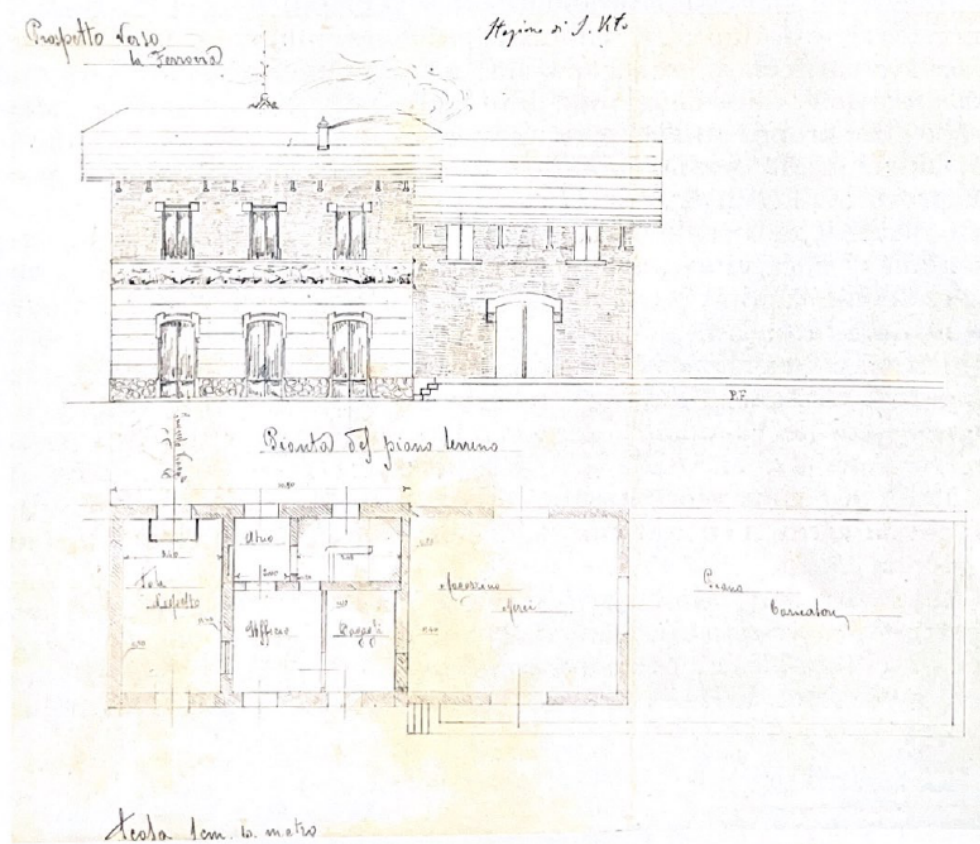
Nel testo deliberativo si viene a conoscere che a Vicenza, il 21 marzo³⁸, si era tenuta un'«adunanza» fra i sindaci dei Comuni interessati

³⁷ A.S.C.S.V., b. D/1, 1903-10. *Deliberazione del Consiglio comunale*, oggi. I.

³⁸ La riunione seguiva la seduta del Consiglio comunale di Vicenza del 22 febbraio 1911 in cui l'Assemblea cittadina «approvava in massima la proposta di concorrere alla effettuazione della linea» rimandando la decisione alla successiva seduta del 24 maggio. I rappresentanti dei Comuni interessati avevano approvato la ripartizione dei contributi stabiliti nei seguenti termini: Schio 700 lire, San Vito 500, Malo 2100, Monte di Malo 300, Isola Vicentina 1400, Caldogeno 300, Costabissara 475 e Vicenza 1500. Tali somme avrebbero impegnato le rispettive Amministrazioni per cinquant'anni. La

alla proposta. «Si riconobbe l'opportunità di allacciare col capoluogo di Provincia gli importanti centri che si trovano situati in quella ubertuosissima zona oltre il Leogra, priva d'un moderno mezzo di locomozione e che venne lasciata sino ad oggi quasi in uno stato d'abbandono. L'utilità di questa nuova linea che mette in diretta comunicazione col mondo commerciale tutti i paesi che percorrerà apportandovi il benessere materiale non disgiunto dalla civiltà, fu sentita ancora per lo

Società Tramvie Vicentine si era dichiarata disposta ad assumere la costruzione ed esercizio della linea a condizione però che la somma di lire 400.000 di cui avrebbe dovuto aumentare il proprio capitale, fosse fornita mediante sottoscrizione di azioni da raccogliersi a cura dei Comuni interessati nelle seguenti proporzioni: Schio lire 45.000, San Vito 11.000, Malo 140.000, Isola Vicentina 105.000, Caldogno 7.000, Costabissara 10.000, Monte di Malo 5.000 e Vicenza 27.000. Da parte sua l'on. Giovanni Rossi metteva la somma di 50.000 lire (*Atti del Consiglio comunale di Vicenza. Annata 1911, Vicenza 1912, pp. 222-223*).



Schizzo della stazione di San Vito dovuto alla mano dell'ing. Giovanni Letter.

addietro tanto che per essa sorse nel 1909 un comitato di cui era valido membro l'egregio nostro consigliere dott. cav. Giuseppe Po[z]zolo. Nell'adunanza del 4 aprile si concretò la somma che a ciascun Comune avrebbe dovuto incombere a titolo di annuo sussidio chilometrico per la durata di 50 anni...». A San Vito venne assegnata la cifra di lire 500. «Oltre a questo sussidio la Società delle Tramvie vicentine – che sarebbe stata la costruttrice e conduttrice della linea – ha chiesto, nei riguardi di questo Comune, il capitale azionario di lire 11.000 (undicimila), che è quasi totalmente raccolto. Il Comune per facilitare l'intrapresa, assumerà anche nei riguardi del capitale azionario quanto si chiede con la citata nota del Comune di Vicenza, avvertendo che quest'impegno deve risolversi in una differenza fra la somma delle azioni raccolte ed il quoto del capitale assegnato a questo Comune e cioè per l'ammontare di lire tremila» (cioè trenta azioni della Società Tramvie Vicentine del valore di cento lire ciascuna, «da versarsi interamente non appena la Società avrà ottenuto il decreto di concessione della linea»).

Nella discussione intervenne il consigliere dott. Pozzolo, il quale ricordava che, per essere veramente utile al paese, la linea ferroviaria non avrebbe dovuto correre lontana più di trecento metri dall'abitato. Destava particolare preoccupazione nei consiglieri presenti l'ultima clausola dell'ordine del giorno, dove si prevedeva «la concessione della sede delle proprie strade appositamente adattate a spese del Comune». Il fatto che nel Comune non fosse interessata qualche strada provinciale provocava la conseguenza che tutto l'onere, non ancora preventivato, ricadeva sulle spalle del Comune. I consiglieri, cui si associava la Giunta, desideravano ottenere maggiori spiegazioni in merito; anzi sospendevano l'approvazione fino all'arrivo di esaurienti delucidazioni.

L'undici ottobre 1911³⁹ il Consiglio di San Vito ridiscusse l'argomento, dichiarando che «la tramvia non dovrà passare per le ristrettissime contrade Ospitale, Rigobello, S. Girolamo, poiché se si dovessero adattare a spese del Comune, la spesa sarebbe favolosa». A queste condizioni (compresa quella della vicinanza della stazione al centro abitato) tutti gli otto consiglieri presenti davano il loro parere favorevole. Un mese più tardi, il 10 novembre⁴⁰, la deliberazione venne approvata in seconda lettura.

Un nuovo piano finanziario si rendeva allora necessario perché il percorso interessava una tratta di 25 km, per la «costruzione e dotazione di una tramvia elettrica a scartamento di 1 metro». 1.500.000 lire erano preventivate per costruire e dotare i 25 km. a 60.000 lire il me-

³⁹ A.S.C.S.V., b. D/2, 1911-18. *Registro dei verbali del Consiglio comunale*,ogg. VI.

⁴⁰ A.S.C.S.V., b. D/2, *ivi*,ogg. IV.

tro, inoltre si aggiungevano 50.000 lire «per sedi proprie ecc.». La Provincia partecipava con 75.400 lire; ma rimanevano 1.474.600 recuperabili con «obbligazioni ammortizzabili coi sussidi annui» per 737.300. La rimanente cifra si doveva raccogliere con capitale azionario, alla cui formazione avrebbero provveduto i seguenti contribuiti:

Comune	sottoscrittore	importo	sottoscrittore	importo
Schio	Comune	70.000	cittadini	150.000
Magrè	Comune	5.000	cittadini	5.000
San Vito	Comune	25.000	cittadini	10.000
Malo	Comune	80.000	cittadini	160.000
Monte di Malo	Comune	2.500	cittadini	1.000
Isola	Comune	40.000	cittadini	40.000
Caldogno	Comune	6.500	cittadini	2.000
Costabissara	Comune	10.000	cittadini	15.000
Vicenza	Comune	80.000	cittadini	40.000

Difficoltà burocratiche però ostacolarono l'iter della pratica, tanto che si mossero i Comuni di Malo e di Isola, interessati alla tratta Malo-Vicenza, senza però giungere a un risultato positivo⁴¹.

Una nota tra gli incartamenti di Malo relativi alla ferrovia afferma che «il progetto stesso abortì poi per difficoltà finanziarie e per essere la linea progettata parallela a quella dello Stato Vicenza-Thiene-Schio»⁴². E tra le faccende che aggravarono la situazione, ricorda Alessandro Peron, «si mise di mezzo anche la crisi finanziaria che colpì dal 1911 la Società Tranvie Vicentine, causata dal dissesto degli istituti di credito che sostenevano la ditta ferroviaria ed in particolare la Banca Popolare di Schio che accusò un passivo di 3 milioni di lire. [...] La FTV venne posta in liquidazione nel 1912». Nel 1916 «venne dichiarata fallita, ma dato che la condanna non giovava a nessuno, venne ritirata». In ciò anche il nostro progetto risentì delle pesanti conseguenze tanto che «subì un pesante stop»⁴³.

4. L'ultima speranza tra 1919 e 1929

Neppure la guerra mondiale 1915-18, che vedeva come scenari diretti i nostri paesi, aveva interrotto le speranze di realizzare la tanto sospi-

⁴¹ PERON, *Ferrovie* ..., pp. 337-338.

⁴² A.C.M., b. 1930/XI.

⁴³ PERON, *Ferrovie* ..., p. 336.

rata linea. Il segretario del Comitato, dott. Giovanni Ceccato, medico condotto di Castelnovo, scriveva da quella località al sindaco di Schio il 15 marzo 1916⁴⁴, rammentando il «convegno» di Isola Vicentina del 31 gennaio 1916 in cui i sindaci e i rappresentanti dei Comuni si erano dati appuntamento «per una azione concreta ed efficace circa la costruzione di un tram Vicenza-Malo-Schio» (e «subordinatamente» Vicenza-Malo), ritenuta «necessarissima». In quella occasione i convenuti «deliberarono d'intensificare a mezzo della pubblica opinione e della stampa la dimostrazione della necessità ed opportunità di questa linea tramviaria»; al contempo invitavano i deputati dei collegi elettorali «per i quali dovrebbe passare la invocata linea a dare il loro appoggio», chiedendo ovviamente il concorso dei vari Comuni interessati.

Alla riunione di Isola non era stato invitato alcun rappresentante del Comune di Schio, nella convinzione che non fosse di suo interesse la tratta ferroviaria. Cosa poi smentita da Alvise Conte, assessore del Comune scledense, sebbene presente in altra veste, e ribadita ufficialmente dal sindaco in una lettera indirizzata l'8 febbraio 1916 al Presidente della Deputazione Provinciale. Il primo cittadino era convinto che Schio «grave danno risentirebbe [...] se la costruzione della ferrovia fosse limitata al tronco Vicenza-Malo»; pertanto «a tutela dell'interesse di questo Comune» faceva voti affinché venisse «patrocinata la costruzione dell'intera linea, che non solo non è contrariata, ma invece è vivamente desiderata da questa cittadinanza».

Il 14 marzo l'onorevole Giovanni Rossi scriveva al sindaco di Schio Italo Beltrame Pomè, perché insistesse con la Deputazione Provinciale in modo da includere «nell'immediato programma tranviario provinciale» anche la linea Vicenza-Malo-Schio, «la quale sarebbe opera non solo di grande utilità ma anche di manifesta giustizia distributiva». L'on. Rossi, tra l'altro, accennava al fatto che le divergenze tra Provincia e Tramvie Vicentine stavano appianandosi.

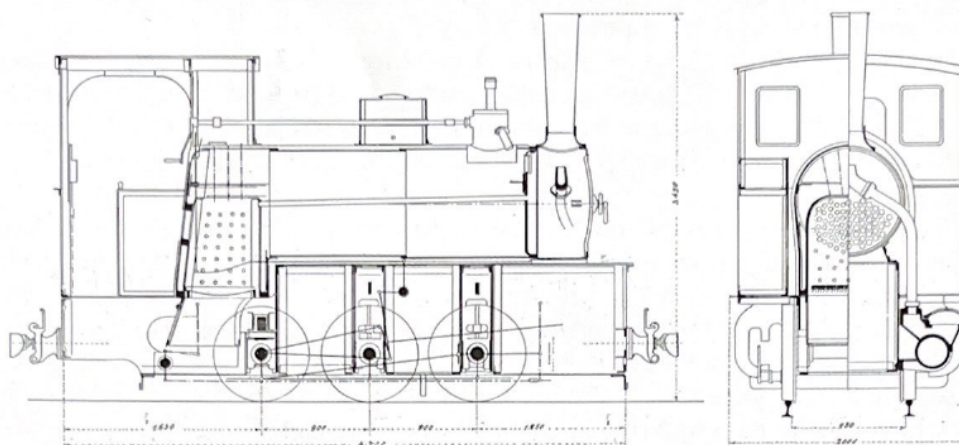
A guerra conclusa, il 19 novembre 1918, il segretario del Comitato dott. Ceccato invitava il sindaco di Schio a una riunione che si sarebbe tenuta a Malo sabato 30 novembre 1918. È chiaro quindi che la faccenda non aveva avuto significativi sbocchi in quel momento in cui i pensieri erano rivolti al terribile conflitto. Ora «come uno dei primi benefici della prossima pace» era venuto il momento di rispolverare l'idea.

4.1. Il progetto dell'ing. Filippo Zanetti

È datato 1920 il progetto dell'ing. Filippo Zanetti di Venezia, incaricato dalla Camera di Commercio e Industria della Provincia di Vicenza

⁴⁴ A.C.S., b.s. 188.

LOCOMOTIVA TIPO KRAUSS



Diametro dei Cilindri	m 225	Superficie di riscaldamento	m ² 2348
Corsa degli stantuffi	" 100	" della griglia	" 0.43
Diametro delle ruote	" 800	Capacità della Cassa d'acqua	m ³ 1.770
Scartamento degli assi	" 900	" di Carbone	" 950
Pressione del vapore in calceja	" 12	Peso della Macchina	Tonn. ^e 15

La locomotiva tipo Krauss prevista dall'ing. Giovanni Letter.

il 24 maggio 1920⁴⁵, di proporre una linea ferroviaria Vicenza-Schio-Rovereto⁴⁶.

Così veniva descritta la tratta Vicenza-Schio⁴⁷: uscita da Vicenza «la linea coll'ampia curva suddetta prende la direzione Sud-Nord e passando tra monte Crocetta e le ultime pendici delle colline di Valdagno raggiunge la borgata di Costabissara. Alla progressiva km 9 ÷ 049 attraversa con un ponte di 17 metri di luce il torrente Orolo e con piccolo cavalcavia adiacente sorpassa la strada Motta-Castelnovo. Proseguendo, dopo un rettilineo di m 3.712, con leggera pendenza dello 0,0074 rag-

⁴⁵ A.C.S., b.s. 189, lettera del 15 giugno 1920.

⁴⁶ COMUNE DI SCHIO, *Relazione al progetto per la ferrovia Schio-Rovereto compilato dall'ingegner Zanetti per incarico dei Comuni di Schio e Rovereto*, Schio 1930.

⁴⁷ *Ivi*, p. 11.

giunge il paese di Isola Vicentina e quindi con l'altro rettifilo, correndo sempre lungo le basi delle colline di Valdagno, raggiunge il paese di Malo. Dopo aver traversato, con piccolo ponte di 5 metri di luce, il torrente Proa⁴⁸, arriva al paese di San Vito.

La stazione di San Vito e la linea dopo questa stazione per un chilometro e 200 metri risultano in trincea: dopo il km 23.400 la linea ritorna in rilevato, traversa il torrente Leogra su un ponte in ferro e travate reticolari della luce di m 32,30 ed entra al km 25 ÷ 025 nell'attuale stazione di Schio».

Non sono pervenuti tutti gli elaborati progettuali (mancano la relazione, il preventivo di spesa e alcune tavole). Ad ogni modo, progettando una linea di traffico internazionale, il tecnico, stando ai disegni di alcune opere, stese un piano ben definito nei dettagli, in cui, nei fabbricati, si prevedevano anche componenti di arredo (porte diamantate, camini, ringhiere ...). Noi ci limitiamo a descrivere quelli previsti per la stazione di San Vito, la quale, a differenza del precedente progetto Casara-Saccardo-Letter, era collocata più a est, in aperta campagna, a 800 metri circa dal paese, nei pressi delle attuali vie del Bello e del Rovere. L'ing. Zanetti pensava di far sorgere un «fabbricato viaggiatori a 3 aperture», un «magazzino merci e piano caricatore», oltre che un «fabbricato cessi a due posti»⁴⁸. Nell'edificio per i viaggiatori, di cui si conservano solamente le piante e le sezioni, erano previsti un atrio, un deposito merci, la sala d'aspetto, la stanza per il capostazione e per i biglietti, un piccolo spazio per il gestore dei bagagli e merci a grande velocità (quali frutta, verdura etc.); al piano superiore l'alloggio per il capostazione.

Dal 1921, permanendo le solite difficoltà finanziarie e trattandosi di un doppione della linea Vicenza-Thiene-Schio, tutto verrà indirizzato alla creazione della sola tratta Vicenza-Malo⁴⁹, mentre, da parte sua, Schio punterà a un collegamento con Rovereto⁵⁰.

San Vito verrà ancora coinvolto nella faccenda. Il cav. Umberto Sartori, commissario prefettizio del Comune, parteciperà a una riunione tenuta a Malo il 6 settembre 1925⁵¹. In quell'occasione, fra le altre argomentazioni si ribadiva che «sarà continuato il servizio automobili-

⁴⁸ A.C.S., b.s. 189; rispettivamente disegni 16, 20 e 18. La planimetria della stazione di S. Vito è il disegno n. 9; quella di Malo – ma nel disegno sta scritto «Malò» – corrisponde al disegno n. 8.

⁴⁹ A.C.M., b. 1930/XI.

⁵⁰ La b. s. 189 dell'A.C.S. conserva la fitta corrispondenza intercorsa tra Schio e Rovereto tra 1928 e 1933.

⁵¹ A.C.M., b. 1930/XI. Presenziavano il cav. Vittorio Marchioro, sindaco di Isola, Achille Lovisetto e Lelio Cattaneo, rispettivamente sindaco e assessore di Caldogeno, il dott. Giovanni Mondin, sindaco di Monte di Malo e, ovviamente, il sindaco di Malo conte dott. Brunoro Morandi Bonacossi. Mancavano i rappresentanti dei Comuni di Marano

stico per trasporto passeggeri e corrispondenza postale tra Malo, San Vito, Schio fino a che non sarà completata la linea tramviaria Malo-San Vito-Schio». San Vito, ad ogni modo, era disponibile a dare un contributo alla realizzazione.

A tal proposito, con propria deliberazione del 2 aprile 1926 (*Contributo linea tramviaria Vicenza-Malo*), il Commissario prefettizio accettava «a carico del Comune di San Vito di Leguzzano un contributo di lire millecento (lire 1.100) per la durata di 30 anni, pagabile in rate bimestrali», «alla condizione assoluta che da Malo a Schio sia assicurato un regolare servizio di autobus (in transito per San Vito) in coincidenza con tutte le corse in arrivo e partenza da Malo-Vicenza» e che «in occasione del prolungamento della linea fino a Schio essa passi per il centro di San Vito». Con successivo atto deliberativo del 15 maggio 1926 il Commissario assumeva a carico del bilancio comunale la cifra di lire 1.389 «a favore della Provincia di Vicenza, per la durata di anni 30 a partire dall'esercizio 1926 per concorso nella spesa della Provincia stessa incontrata per il miglioramento del servizio tramviario»⁵².

4.2. L'epilogo

L'Amministrazione provinciale era convinta della "necessità" della costruzione della linea Vicenza-Malo, tanto che «predispone ed esegui in più tratti lavori di rettifica strada Provinciale e spese somme anche ingenti per il piazzale della stazione località Proa di Malo»⁵³, «cioè alla destra del torrente Proa nel piazzale sul quale fanno capo le strade comunali Muzzana e Porto» (la stazione «nel primitivo progetto era stata fissata all'inizio dell'abitato», quindi più a sud)⁵⁴.

L'8 ottobre 1930 Da Porto, preside dell'Amministrazione provinciale di Vicenza comunicava al Commissario prefettizio di Malo che «la strada, su cui doveva costruirsi la tramvia» era passata all'Azienda Autonoma Statale Stradale, «la cui direzione non permette ora che nuove tramvie percorrano strade statali».

Il regio decreto legge 2 agosto 1929, n. 2150 aveva modificato pro-

Vicentino (il Comune dichiarava di non essere interessato alla faccenda), Costabissara e Gambugliano. Il 28 agosto la Commissione Reale per la Provincia di Vicenza spediva al sindaco di Malo il riparto dei «contributi alla costruenda linea tramviaria Vicenza-Malo», così distribuiti: Costabissara lire 4.582, Isola Vicentina 15.940, Malo 29.440, Caldogno 4.804, Monte di Malo 1.410, Monteviale 485, Gambugliano 215, San Vito 1.690, Marano 1.424, per un totale di 60.000 lire.

⁵² A.S.C.S.V., b. E/117, *Tramvia Vicenza-Malo*.

⁵³ A.C.M., b. 1930/XI.

⁵⁴ A.C.M., b. 1930/XI, 15 gennaio 1926.

fondamente la legislazione vigente in materia di ferrovie e tramvie; in vista di tale decreto la Provincia stava provvedendo a una generale sistemazione delle comunicazioni ferro-tramviarie, dando incarico alla Società Tramvie Vicentine, che doveva presentare i progetti esecutivi all'Amministrazione provinciale.

Si chiudeva così un capitolo che aveva tenuto destinate diverse Amministrazioni e società e naufragavano nel contempo le speranze di Malo e dei paesi vicini di veder transitare il treno nel proprio territorio.