

ADRIANO BOSCHETTI - SILVINO MARZOTTO

PARTIVANO DA TORREBELVICINO LE FERROVIE  
DELLA VAL LEOGRA

*Fischia la vaporiera,  
sale a Torre costeggiando il Léogra,  
ci convoca ogni sera  
a gioire del suo pennacchio  
dell'ansimare sbuffante a perdifiato.*

**Premessa**

«Arrivammo con un ritardo di mezz'ora, ma come si fa? Il treno era lungo interminabile, pieno zeppo come un barile d'acciughe, e in tali casi non si può star tanto ligi all'orario.

La folla dei passeggeri si riversa sotto la elegante tettoia: chi prende il treno per Piovene-Arsiero-Asiago; chi domanda di quello per Torrebelvicino e Recoaro, chi aspetta quello di Malo, chi esce e prende di assalto gli omnibus e le vetture che conducono in città.

Io mi dirigo verso il treno di Torrebelvicino, ché, come sapete, mèta del mio viaggio è quel rinomato luogo di cura ...»<sup>1</sup>.

Il lettore normalmente attento, che si imbatte in questa descrizione della stazione ferroviaria di Schio, si ferma perplesso; è preso da stupore e curiosità dopo che una rilettura del testo ne conferma l'esatta comprensione; se tutti sanno che, in alcuni dei centri nominati, in passato si poteva arrivare in treno (Piovene, Arsiero, Asiago, Torrebelvicino), ci sorprende la novità della ferrovia che raggiunge Malo e quella che, dopo Torre, risalendo la Val Leogra, porta a «quel rinomato luogo di cura», che è la Fonte Margherita, e continua poi fino a Recoaro. Quando il nostro territorio è stato servito da una così capillare rete di trasporti su rotaia, in grado di collegare tutti i centri abi-

---

\* I versi di apertura sono tratti da *Il mio mondo* di Igino-Giuseppe SBALCHIERO, *Tra gli sterpi del Leogra*, Vicenza 1970, p. 26.

<sup>1</sup> Il brano è tratto da un opuscolo pubblicato a Schio il 21 ottobre 1886 nella circostanza delle nozze di Alessandro Penasa e Maria Guadagnini. Una copia del libretto, ristampato il giorno successivo «per soddisfare le molteplici domande», si trova presso la Biblioteca Civica «Renato Bortoli». Schio (B.C.S.). Cfr. Giovanni Maria CORRADI (DON SANCIO), *Schio nel 1936*, Schio 1886, p. 5.

tati? Quando mai è stato realizzato il sogno di un mondo libero dalla tirannia dell'automobile, moderna divinità alla quale tutti, per costri-  
zione o libera scelta, dobbiamo ricorrere?

Diciamo subito che una così efficiente organizzazione dei trasporti pubblici in grado di soddisfare qualsiasi esigenza di spostamento, nella nostra zona non è mai stata realizzata. Quella presentata nella citazio-  
ne iniziale è solo una realtà immaginata, sognata: nel 1886 il dott. Corradi, in occasione di una lieta ricorrenza, scrive un opuscolo, in cui presenta con minuzia di particolari la «Schio nuova e nuovissima» di cinquant'anni dopo, nel 1936: una Schio vista come capitale industriale dell'Alto Vicentino e perciò punto di riferimento della vita sociale e culturale e centro delle vie di comunicazione che da qui si irradiano in tutte le direzioni.

Come tutte le creazioni fantastiche, anche questa nasce da una realtà concreta, sviluppa delle premesse di cui si ha diretta esperienza: negli ultimi decenni del secolo XIX nelle valli dell'Agno, del Leogra e dell'Astico si accentua la rivoluzione industriale; essenziali per lo sviluppo delle attività manifatturiere, che stanno sorgendo ovunque, sono vie di comunicazione adeguate, che permettano il trasporto di materie prime, di combustibili per produrre energia e dei prodotti verso mercati sempre più lontani; l'unico mezzo in grado di soddisfare questa esigenza indispensabile alla nuova società industriale era il treno: contemporaneo al sorgere di stabilimenti, si riscontra quindi un diffondersi di studi e progetti di linee ferroviarie che, come le arterie degli organismi viventi, collegano i centri vitali della sorgente organizzazione economica, assicurandone l'esistenza. L'obiettivo a cui si guarda non è una rete a servizio delle persone, per le quali non esistevano allora l'esigenza o il bisogno di spostamenti, anche se, come nelle previsioni del dott. Corradi, la ferrovia sarebbe poi diventata il più diffuso mezzo di trasporto collettivo.

Questa strettissima unione tra ferrovia e fabbrica è ben rappresentata dalla colorita immagine, con la quale Giacomo Melchiori nel 1876 espri-  
me l'attesa trepidante del collegamento ferroviario tra Schio e Vicenza:

«Ed ora il fischio della vaporiera unirà questo non ultimo lembo di veneta terra coi grandi centri commerciali, e Schio, questa nostra re-  
pubblica industriale, agevolato nelle comunicazioni, attenderà con mi-  
glior profitto alla produzione. L'ambulante fumaiolo della locomotiva,  
venendo a stringere connubio coi fumaioli fissi delle nostre macchine  
a vapore industriali sarà la colonna che additerà alle grandi cittadi, do-  
ve si suda, dove ferve il lavoro, dove si fabbrica per il popolo la giubba  
*cheviots*, e per l'agiato cittadino il pastrano *moutonné*»<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Giacomo MELCHIORI, *Memorie sopra la terra di Schio*, Schio 1876 (=Pordenone 1980), p. 73.

Fin dagli anni Sessanta si discusse la possibilità di realizzare un moderno e organico sistema di trasporti su rotaia nella provincia di Vicenza; l'ing. Giuseppe Chemello nel 1864 presentò un progetto per collegare Vicenza con Thiene, Bassano, Montebelluna e Spresiano; da Thiene i binari, toccando Malo e Trissino, avrebbero raggiunto Arzignano e Montebello, per arrivare da qui fino ad Este, passando per Lonigo, Cologna e Montagnana. A questa linea, per treni a vapore, erano collegati due tronchi di ferrovia a cavalli: uno risaliva la vallata dell'Agno fino a Recoaro, l'altro attraverso Monselice arrivava fino a Legnago<sup>3</sup>.

Il progettista mette in evidenza i vantaggi recati ai «viaggi ed ai commerci delle popolazioni dei distretti» interessati: sarebbe stato più agevole per i passeggeri raggiungere «le frequentatissime acque minerali di Recoaro», favorito il trasporto della lignite e dei marmi delle vallate pedemontane (Recoaro e Valdagno) e dei prodotti agricoli della pianura (cereali, «canape», riso); inoltre gli scambi commerciali avrebbero conosciuto un incremento, grazie al nuovo collegamento di centri «popolatissimi e provveduti di frequentatissime fiere e mercati settimanali».

Siamo nel 1864 e Vicenza, come tutto il Veneto, fa parte dell'Impero Austro Ungarico; del progetto colpisce in particolare la sua attenzione alle esigenze della società pre-industriale di quegli anni, in cui l'economia si basa quasi esclusivamente sull'agricoltura e sullo sfruttamento delle risorse naturali. Un mondo destinato ben presto a scomparire, come sta per concludersi il periodo della sottomissione all'Austria della nostra regione.

È significativo che lo sviluppo industriale delle nostre vallate e dell'attigua fascia pedemontana si verifichi dopo l'unione di queste terre al Regno d'Italia, quando cioè il formarsi di un unico mercato di vendita, comprendente tutta la penisola, ed il conseguente aumento della domanda, determina il diffondersi sul territorio di molti nuovi opifici. L'attenzione delle autorità politiche e amministrative fu rivolta quindi alle esigenze del mondo industriale: accantonato il progetto dell'ing. Chemello, furono presi in considerazione i collegamenti ferroviari tra i maggiori centri ed i capoluoghi di provincia (Treviso - Vicenza e Padova - Bassano); il senatore Alessandro Rossi, forte del suo potere economico come della carica politica – in quei tempi non si parlava ancora di conflitto di interessi – fece arrivare il treno da Vicenza fino a Schio, centro dell'attività laniera da lui promossa e diretta: la linea, la cui costruzione fu decisa dal Consiglio provinciale il 29 novembre

<sup>3</sup> Giorgio CHERICATO, Franco SEGALLA, *I treni delle lane. Ferrovie tra la Val Leogra e la Val d'Astico*, Asiago 1995, pp. 8-11.

1872, fu inaugurata e aperta al pubblico esercizio il 6 settembre 1876. La presenza all'inaugurazione della linea di altissimi funzionari dello Stato, tra cui il ministro Zanardelli, e del principe Umberto di Savoia, rivela gli appoggi ai massimi livelli politici di cui godeva il nostro Alessandro Rossi<sup>4</sup>.

L'arrivo del treno a Schio rappresentava una notevole risorsa per l'economia della zona, ma restavano esclusi da un collegamento al passo con i tempi altri centri, in cui, in pochi anni, tra il 1860 e il 1870, erano sorti vari stabilimenti Rossi. In un primo momento si pensò ad una ferrovia tra Schio e Arsiero, passando per Santorso e Piovene-Rocchette, a questa in seguito si aggiunse il tratto Schio - Pievebelvicio - Torrebelvicino paesi dove da qualche anno erano in funzione due lanifici. A promuovere l'opera è sempre la famiglia Rossi: i fratelli Francesco e Gaetano Rossi avevano pubblicato già nel 1880 un primo progetto, il senatore Alessandro investe capitali nelle società costituite allo scopo<sup>5</sup>, a cui partecipano le famiglie più rappresentative della borghesia scledense come Busnelli, Clementi, da Schio, Panciera e ottiene finanziamenti da parte della Provincia e dello Stato. L'opera è portata a termine grazie all'intervento, sollecitato da Alessandro Rossi, della "Società Veneta", che assicurò la necessaria copertura finanziaria e nei lavori impiegò anche il proprio personale.

La ferrovia Torrebelvicino - Schio - Arsiero entrò pienamente in funzione il 16 marzo 1885.<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> La costruzione e l'esercizio linea Vicenza - Thiene - Schio, lunga complessivamente 31,143 chilometri, furono affidati alla "Società Veneta"; passerà allo Stato, che ancora la gestisce, il 1° luglio 1906. Secondo il progetto iniziale doveva essere a scartamento ridotto di 914 mm, fu poi realizzata a scartamento ordinario, anche se di "ferrovia economica", come venivano al tempo classificate le linee secondarie non esercite dalle grandi amministrazioni.

Cfr. Giovanni CORNOLÒ, Giovanni VILLAN, *Binari nel passato. La Società Veneta Ferrovie*, Parma, 1984, pp. 16-19.

<sup>5</sup> È del 1883 la "Società Anonima Cooperativa di Schio per le tranvie e ferrovie nel Distretto", che nel 1884 viene ricostituita con la denominazione "Ferrovie Economiche di Schio".

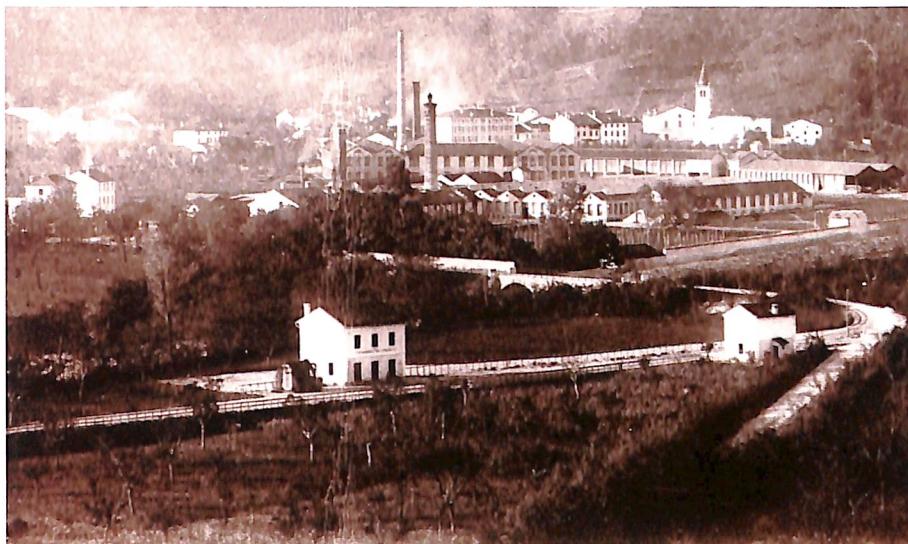
«La "Società per le Ferrovie Economiche di Schio", causa la precaria situazione finanziaria, veniva posta in liquidazione nella primavera del 1906, e ciò portava alla sospensione del servizio sulla linea Torrebelvicino - Schio - Rocchette - Arsiero. La concessione della linea veniva allora rilevata da una nuova amministrazione, la "Società Ferrovie Nord Vicenza", che già il 1° ottobre dello stesso anno era in grado di riattivare la linea il cui esercizio venne affidato al personale della "Società Veneta" [...] La "Società Ferrovie Nord Vicenza" non fu altro che una emanazione, una creatura della "Società Veneta"»: cfr. CORNOLÒ, VILLAN, *Binari nel passato*.

<sup>6</sup> La linea Torrebelvicino - Schio - Arsiero a scartamento ridotto (0,95 metri) misurava km 22,39; l'intero tragitto era percorso in 1 h e 25' (15' da Torrebelvicino a Schio). Il 12 settembre 1926 fu chiuso il tratto Torrebelvicino - Schio, sostituito da un servizio di autolinee; la stessa sorte toccò alla Schio - Rocchette il 20 giugno 1949; il tratto Rocchette - Arsiero, ricostruito a scartamento ordinario come prolungamento della

A completare il quadro delle opere ferroviarie realizzate nelle vallate del Leogra e dell'Astico, manca l'impresa più ardita, la linea che collegava la pianura ad Asiago.

Il 15 giugno 1884, in occasione dell'apertura del tronco Schio - Santorso della costruenda ferrovia per Arsiero e dell'inaugurazione del Podere-Scuola "Alessandro Rossi" di Santorso, Francesco Rossi, presidente della "Società Anonima Cooperativa di Schio per le tramvie e ferrovie del Distretto" aveva presentato due nuovi progetti ferroviari: la tramvia Schio - Malo e la ferrovia Arsiero - Rotzo - Roana - Camporovere - Asiago. Nel discorso, una significativa esclamazione dell'oratore, «Ah, se il Comune di Schio possedesse quei boschi!», esprime forse il desiderio della borghesia imprenditoriale scledense di estendere all'Altopiano il controllo politico-economico che Schio, tramite la famiglia Rossi, esercita su tutta la pianura circostante<sup>7</sup>.

I progetti non hanno seguito per il fallimento della Cooperativa. Nel 1899, su incarico dell'on. Gaetano Rossi, gli ingegneri Saccardo e Dalla



Stazione di Pievebelvicino e Lanificio Rossi. Foto (particolare) di Robert Harth, 1885 ca. (Archivio e Biblioteca del Duomo. Schio).

Thiene - Rocchette, fu soppresso il 31 marzo 1964, dopo che tramontò definitivamente il sogno di prolungare i binari fino a Trento: cfr. CORNOLO, VILLAN, *Binari nel passato e CHIERICATO, SEGALLA, I treni delle lane.*

<sup>7</sup> Francesco ROSSI, *Nel giorno dell'inaugurazione del Podere-Scuola "Alessandro Rossi" e dell'apertura del tronco Schio - S. Orso della ferrovia Torre - Schio - Arsiero*, Schio 1884.

Valle elaborano un nuovo progetto di tronco ferroviario, lungo però un tracciato diverso: Piovene - Rocchette - Cogollo- Campiello - Treschè Conca - Cesuna - Canove - Asiago. La ferrovia, costruita dalla "Società Veneta" entrò in esercizio il 10 febbraio 1910<sup>8</sup>.

## 1. La ferrovia Schio - Torrebelvicino.

Fin dall'estate del 1882 il Comune di Torrebelvicino aveva ricevuto la formale richiesta di contribuire finanziariamente alla costruzione del tronco ferroviario Schio - Pievebelvicino - Torrebelvicino; il Consiglio, presieduto dal sindaco Giuseppe Maule, apprezza il progetto, considerando «la facilità delle comunicazioni il più potente impulso al progresso delle industrie e delle arti di un paese», ma dichiara di non poter concorrere alla spesa per difficoltà di bilancio. Sorprende un po' questa risposta così drastica, che forse trova una spiegazione nelle effettive difficoltà finanziarie del Comune, impegnato in quegli anni nella costruzione degli edifici scolastici del capoluogo e delle frazioni<sup>9</sup>.

Comunque il progetto, realizzato dall'ing. G. B. Saccardo va avanti; grazie all'impulso dato da Alessandro Rossi e dalla "Società Veneta", la "Società delle Ferrovie Economiche di Schio" in breve tempo porta a compimento l'opera, che entra in esercizio il 16 marzo 1885. Il tracciato non richiese grossi lavori, in quanto si usarono sedi stradali già esistenti o si percorsero aree pianeggianti; solo nel tratto dal torrente Gogna al paese di Pievebelvicino fu necessario eseguire "movimenti terra" per realizzare un terrapieno sul quale porre i binari. La linea partiva dalla stazione centrale di Schio e, attraversata l'attuale via Trento Trieste, curvava bruscamente in direzione del Leogra snodandosi parallelamente al torrente, a ridosso delle case del quartiere operaio. Usciti dal tratto urbano di Schio, il tracciato ancor oggi è chiaramente identificabile per l'andamento rettilineo della strada denominata "Ferrata" da via Paolo Lioy fino a Torrebelvicino. La ferrovia superava la Roggia Maestra con un piccolo ponte, accanto al quale sorgeva la prima stazione "Quartiere Nuovo", il cui edificio è ancor oggi esistente; oltrepassato il torrente Gogna, ed entrata nel territorio comunale

---

<sup>8</sup> La Piovene-Asiago era una ferrovia a scartamento ridotto (m 0,950). Su una lunghezza di 21.190 metri, il tratto a cremagliera («armato di dentiera») ne misurava complessivamente 5.764. Fu necessario realizzare grandi opere, come il viadotto sull'Astico (lungo 151,50 metri) e 6 gallerie con uno sviluppo complessivo di 1.150 metri.

La ferrovia Rocchette - Asiago cessa di funzionare il 31 luglio 1958: cfr. CHERICATO, SEGALLA, *I treni delle lane* e Giovanni VILLAN, *La ferrovia da montagna Rocchette-Asiago, nel 1° centenario della Società Veneta 1872-1972*, Parma 1972.

<sup>9</sup> Archivio Comunale. Torrebelvicino (A.C.T.), busta 104, *Ferrovia*.

di Torrebelvicino – attuale viale Novegno – arrivava alla seconda fermata, la “stazione di Pieve”, vicina al ponte sul Leogra<sup>10</sup>; da qui, dopo l’incrocio con la strada comunale per Schio, la linea, sempre lungo il torrente, attraversava la campagna lungo il percorso degli odierni viale Novegno e viale Pasubio. Raggiunto il paese di Torrebelvicino, i binari sfioravano il cimitero, proseguivano per l’attuale percorso pedonale rettilineo che attraversa il parco attiguo alla chiesa, per finire contro quella che oggi è via XXV Luglio. La stazione di Torre si trovava tra la chiesa e le scuole elementari; l’edificio fu abbattuto qualche anno fa; oggi è ricordato da una lapide, posta nel luogo dove sorgeva, ora compreso nel cortile delle scuole elementari. Accanto alla stazione fu costruita una piattaforma circolare girevole, per mezzo della quale le locomotive, cambiando direzione, potevano ripercorrere in senso inverso il tragitto. L’intero tronco ferroviario Schio - Torrebelvicino, a scartamento ridotto di 0,950 metri, misurava 3,770 chilometri; il normale tempo di percorrenza era di 15 minuti.

La linea ferroviaria lambiva il margine sud del centro abitato di Pieve, senza toccarlo; un breve tronco ferroviario, che collegava la linea principale con lo stabilimento Rossi, fu fatto passare sulla strada pubblica, che mette in comunicazione il paese con Schio. Il traffico ne fu intralciato, soprattutto sul ponte che attraversa il Leogra, dove i carri e le carrozze erano costretti a “montare sulle rotaie”; il disagio cessò quando, nell’ottobre del 1903, il Lanificio Rossi a proprie spese fece allargare di circa un metro il ponte<sup>11</sup>.

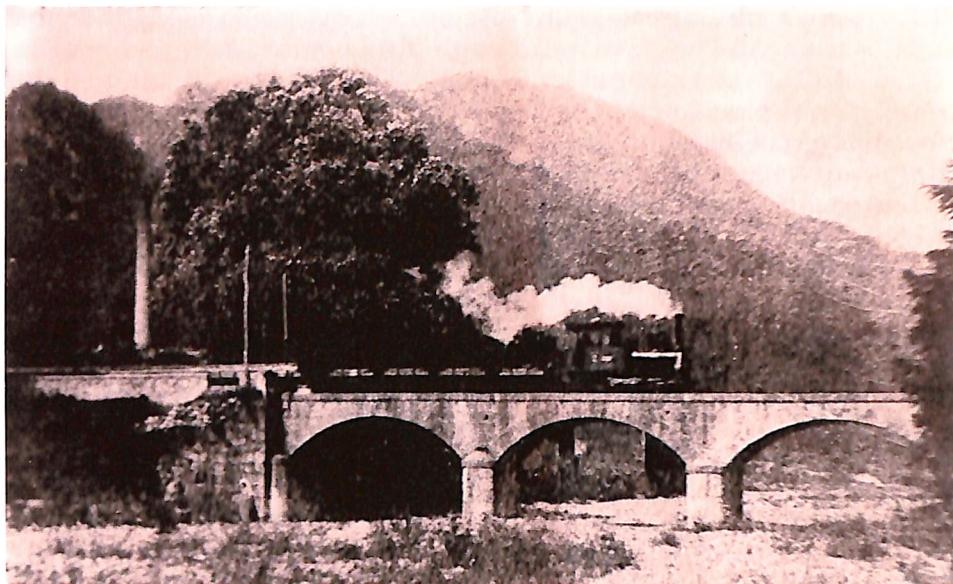
A Torre la ferrovia attraversava il centro abitato, tagliando vie e passando vicino alla chiesa parrocchiale. Oltre ad alcune vicinali, le strade di uso pubblico interessate al passaggio del treno erano quella che «dalla Nazionale di Vallarsa mette alla frazione di Pieve» (detta “Brajo di Mezzo”, oggi via XXV Luglio), dove fu installato un passaggio a livello, e quella detta “Braglio Valle”, che dovette essere spostata.

Nel centro capoluogo la posizione del binario industriale che mette agli stabilimenti del Lanificio Rossi risultò più problematica, in quanto il progetto delle “Ferrovie Economiche di Schio” prevedeva l’attraversamento del cimitero vecchio adiacente il lato nord della chiesa<sup>12</sup>; la li-

<sup>10</sup> Dopo la dismissione della ferrovia, il fabbricato fu trasformato in abitazione civile, ancora esistente, contrassegnata dal numero civico 34.

<sup>11</sup> Archivio Parrocchiale. Pievebelvicino (A.P.P.). *Memorie della vita di Pieve*, manoscritto dell’arciprete don Girolamo BETTANIN. Ne è in corso di stampa la pubblicazione a cura del prof. Mariano Nardello.

<sup>12</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. Nella richiesta ufficiale presentata al Comune di Torre con lettera del 3 ottobre 1884, Tranquillo Mengotti, ingegnere dell’esercizio della linea Vicenza - Thiene - Schio, ricorda che «detti binari industriali fanno parte integrante del progetto della succitata ferrovia economica Torrebelvicino - Schio - Arsiero».



Il treno, superando il ponte sul Leogra, lascia il Lanificio Rossi di Pievebelvicino e si avvia verso la stazione (Archivio Image Professional Photo. Schio).

nea ferroviaria sarebbe passata troppo vicino al luogo sacro, compromettendo il suo previsto allargamento; inoltre avrebbe resa impossibile la costruzione in questa area di un nuovo campanile. Il Comune autorizza quindi l'attraversamento della strada che porta a Pievebelvicino, a condizione che «dalla stazione allo stabilimento i vagoni non siano mai trascinati dalla vaporiera, ma bensí da uomini o da cavalli»; ma respinge la richiesta di passaggio attraverso il vecchio cimitero<sup>13</sup>.

A sostegno della posizione del Comune di Torrebelvicino interviene il Regio Commissario di Schio, che in una nota del 26 marzo del 1885 proibiva «detto attraversamento»: in base al Regolamento Sanitario Generale infatti «il terreno d'un cimitero abbandonato deve rimanere per 10 anni continui nello stato in cui si trova, nel mentre non ne era-

---

<sup>13</sup> A.C.T., busta 48, *Registro deliberazioni Consiglio e Giunta*, volume 1880-1884. Deliberazioni del Consiglio comunale n. 45 del 19 ottobre 1884 e n. 51/1 del 30 novembre 1884: «...sulla località appunto ove passerebbe il binario il Comune intende innalzare un nuovo campanile, perché l'attuale merita per ogni ragione d'essere abbattuto [...] permettendo l'occupazione, non potrebbe mandarsi ad effetto l'idea della formazione di un nuovo ingresso alla chiesa, giacché davanti ad esso, invece d'averne il piazzale necessario passerebbe la ferrovia [...] compromettendo la sicurezza pubblica specialmente nei giorni di festa e di solennità ecclesiastiche».

no trascorsi che soli tre»<sup>14</sup>. Nel 1889 le Ferrovie Economiche di Schio tornano alla carica, chiedendo al Prefetto di Vicenza di intervenire presso il Consiglio Sanitario Provinciale ed il Comune di Torre perché venga concessa l'autorizzazione all'attraversamento del vecchio cimitero di Torre, per poter raggiungere col treno lo stabilimento; in caso contrario è minacciata la sospensione dell'esercizio dell'intera tratta Pievebelvicino - Torrebelvicino<sup>15</sup>.

Una commissione prefettizia il 20 maggio 1889 compie un sopralluogo a Torrebelvicino ed esprime quindi parere favorevole all'occupazione di parte di area del cimitero abbandonato «senza tema di nuocere alla pubblica salute»<sup>16</sup>. Sorretto dal successivo assenso del Consiglio Sanitario Provinciale e dal parere favorevole dell'ing. municipale Gio Batta Saccardo, il Consiglio comunale di Torrebelvicino nella seduta del 23 giugno 1889 «delibera di concedere il chiesto attraversamento»<sup>17</sup>. Il 4 ottobre successivo l'ing. Mengotti informa il sindaco che «sino da sabato 29 settembre u. s. ho ultimato la costruzione del binario industriale d'allacciamento a codesto Lanificio Rossi»: questa si può quindi considerare la data di completa ultimazione della ferrovia economica Torrebelvicino - Schio.

<sup>14</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. Lettera dell'ing. Mengotti delle Ferrovie Economiche di Schio al Prefetto di Vicenza.

<sup>15</sup> Lettera dell'ing. Mengotti citata.

<sup>16</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. Lettera del 22 maggio 1889 al Prefetto di Vicenza. La commissione era formata dal sindaco del Comune, Giuseppe Maule, dall'ing. Mengotti, dall'ing. civile Costantini e dal dottor Antonio Broglia. Nella relazione inviata al Prefetto si ricorda che «il cimitero in argomento venne abbandonato a scopo di seppellimento fino dal novembre 1880, epoca in cui fu attivato il nuovo [...] il terreno è di natura argilloso-silicea, idoneo alla pronta consumazione dei cadaveri, come si poté constatare da alcuni resti di ossa [...] che vennero dissotterrate per l'escavo di una fossa onde innalzare dei pilastri paralleli al muro della chiesa per sospendervi temporaneamente due campane fino alla erezione del progettato nuovo campanile. E tale natura del terreno venne pure confermata dallo stesso seppellitore che funziona da oltre 20 anni [...]. Lo stesso parimenti ha confermato che le fosse vennero sempre scavate alla profondità di metri uno e centimetri 40, per cui la collocazione del binario [...] non esigendo che la profondità di centimetri 80 lascierebbe con tutta probabilità intatto lo spessore di terreno, in cui stanno depositati i resti dei cadaveri. È opportuno aggiungere inoltre che fino all'anno 1855, epoca di alcuni casi di cholera, non dominò in Torre altra epidemia contagiosa; e che nella parte di terreno che sarebbe occupata dalla Società da oltre due anni, prima dell'abbandono del cimitero, non venne praticata alcuna tumulazione, o seppellimento di cadaveri [...]».

<sup>17</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. Le condizioni poste dall'Amministrazione comunale sono le seguenti: sarà occupato un angolo del cimitero abbandonato i cui lati misurano metri 20 verso nord e metri 16 verso la strada detta "del Brajo di Mezzo", «allo scopo di poter liberamente costruire il campanile e le navate della chiesa»; il binario dovrà essere collocato a livello del piano stradale; «tutta la terra fino al piano delle seppelliture per una larghezza di metri quattro, e le ossa che si esumassero saranno trasportate a spese della Società nel nuovo cimitero».

La ferrovia, oltre a costituire un fattore fondamentale per lo sviluppo delle industrie, rappresentò anche un servizio notevole per la popolazione; in un'epoca in cui gli spostamenti avvenivano o a piedi o utilizzando mezzi a trazione animale, il treno rappresentò una vera rivoluzione, facilitando enormemente i collegamenti tra i nostri paesi e tra questi e le città della pianura.

Domenica 23 settembre 1900 un treno speciale, partito dalla stazione di Pievebelvicino alle 4.40, portò a Vicenza 211 pellegrini della parrocchia diretti a Monte Berico<sup>18</sup>: un numero enorme per quei tempi, che dimostra efficacemente le possibilità di movimento offerte dal nuovo mezzo di trasporto collettivo.

Oltre a trasportare materiali per le industrie tessili, lane, combustibili, prodotti finiti, la linea Schio - Torrebelvicino era «aperta al pubblico pel servizio viaggiatori, bagagli, cani, merci a grande ed a piccola velocità»<sup>19</sup>; le corse giornaliere erano tre nei giorni feriali: l'orario in vigore dal 1° ottobre 1906 prevedeva partenze da Torrebelvicino alle ore 6.55, 9.13, 13.20; alla domenica si aggiungeva la corsa delle 19.20. Il



Un secolo fa. Il nuovo "Albergo alla Stazione" di Torrebelvicino (Archivio Image Professional Photo. Schio).

<sup>18</sup> BETTANIN, *Memorie della vita di Pieve*, cit.

<sup>19</sup> A.C.T. busta 104, *Ferrovia*. Manifesto diffuso il 16 marzo 1885, giorno dell'entrata in servizio.

Comune di Torrebelvicino, facendosi portavoce delle esigenze della popolazione locale, chiese più volte alla “Società Veneta”, che gestiva il servizio, di modificare l’orario e di aggiungere corse soprattutto nei giorni di mercato a Schio; altra preoccupazione dei nostri amministratori era quella di favorire l’afflusso alla Fonte Margherita «per la cura delle acque ferruginose» di molte persone di Schio. La “Società Veneta” si dimostrò disponibile ad assecondare le richieste, purché queste non comportassero spese nell’acquisto di materiali e assunzione di personale<sup>20</sup>.

Il movimento di viaggiatori verso la Fonte Margherita era notevole nel periodo estivo, quando numerosi villeggianti giungevano anche da Vicenza, Padova e Venezia<sup>21</sup>; nella bella stagione le stazioni ed anche i vagoni erano addobbati con fiori<sup>22</sup>, la strada dalla stazione di Torrebelvicino alla Fonte di notte era illuminata elettricamente e all’occorrenza bagnata, per evitare ai passanti il fastidio della polvere.

Anche per la costruzione del campanile di Torrebelvicino la ferrovia diede un contributo concreto, trasportando dalle cave di Piovene a Torrebelvicino le pietre scelte per il lavoro; il senatore Alessandro Rossi, vedendo un giorno una lunga processione di carri tirati da buoi e mucche arrancare lungo la salita del Cristo, per il trasporto dei blocchi di pietra mise a disposizione gratuitamente dei vagoni ferroviari<sup>23</sup>.

Luigi Fedeli nelle sue *Memorie* descrive le paure dei ragazzi all’apparire del mostro di acciaio: «Ricordo quanto terrore incuteva a noi ragazzi quando si andava a vedere arrivare questo treno sbuffante nella salita. Veniva su quasi sempre (se aveva tre o quattro vagoni) a passo d’uomo e anche meno; talvolta si fermava, per prendere fiato, si diceva noi, e doveva staccare anche dei vagoni, tirare su quelli che poteva e poi ritornare a prendere gli altri; ma quando si avvicinava, allora si scappava lontano dalla paura di restare sotto, sebbene si fosse lontani e fuori dal binario. Ricordo che c’erano sei locomotive: il Toraro, il Cima Posta, l’Arsiero<sup>24</sup>, che erano belle macchine, piccole ma normali, poi c’erano la Schio e la Torre, due carcasse che chiamavamo *Masanette*»<sup>25</sup>.

---

<sup>20</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia. Lettere* del 6.12.1905, 3.6.1908, 17.6.1908, 3.4.1909, 12.5.1909.

<sup>21</sup> *Il mio paese Torrebelvicino. Dalle memorie di Luigi Fedeli, a cura di Gastone FEDELI*, Schio 1983, pp. 43-44.

<sup>22</sup> Gianluigi ZARANTONELLO, *La tranvia da Torrebelvicino a Schio*, in «Tra noi», n. 50, dicembre 2004, pp. 40-41.

<sup>23</sup> *Il mio paese ..., p. 52.*

<sup>24</sup> Si tratta delle locomotive n. 1447 “Torraro” e n. 1449 “Cima di Posta”, costruite da Krauss e C. di Monaco rispettivamente negli anni 1884 e 1885. La terza locomotiva citata è la n. 1773 “Arsiero” costruita nel 1884 da Henschel.

<sup>25</sup> *Il mio paese ..., p. 28.*

L'ultimo capostazione di Torre fu Massimiliano Pesce<sup>26</sup>, personaggio singolare che, nella sua abitazione in via XXV Luglio, appena sotto la chiesa, aveva allestito una piccola officina in cui sapeva riparare e fabbricare tutto, dai motori elettrici alle stufe, alle prime radio. Lo si vedeva girare per il paese, nei momenti liberi dal lavoro, sempre col "camicotto da meccanico". Era incaricato di oliare periodicamente gli orologi dei campanili e di eseguire eventuali lavori di riparazione: su una ruota di ottone del meccanismo dell'orologio di Pievebelvicino sono incisi una data (1919) ed il suo nome.

Nel periodo della Grande Guerra la ferrovia, in conseguenza della vicinanza al fronte dei paesi che raggiungeva, fu riservata quasi esclusivamente alle esigenze militari. Il 17 novembre 1917 la popolazione dell'alta Val Leogra è fatta sgomberare: presso la stazione di Pieve è allestito un accampamento che ospita circa 1600 profughi di Valli in attesa dei treni che li porteranno in provincia di Modena. «Spettacolo di dolorosa indimenticabile impressione» annota don Girolamo Bettanin nel suo diario<sup>27</sup>. Considerata possibile obiettivo militare, la ferrovia viene protetta dalle incursioni aeree, mimetizzandola con ponteggi in legno e vegetazione.

Il dopoguerra segna la crisi irreversibile della nostra ferrovia. La "Società Ferrovie Nord Vicenza" che la gestiva, gravata da enormi perdite accumulate negli anni di guerra, nel giugno del 1920 nomina un liquidatore, che cerca in tutti i modi di garantire la continuazione del servizio: vengono sospesi i pagamenti sulle obbligazioni, chiesta al Governo la concessione di sovvenzioni straordinarie, conclusi accordi con banche locali; nel tentativo di contenere le perdite della gestione, sono introdotte economie, aumentate le tariffe, incrementato il numero dei treni estivi per aumentare i passeggeri. Dimostratesi inefficaci le misure prese, la "Ferrovie Nord Vicenza" presenta al Governo la richiesta di assunzione dell'esercizio della linea Vicenza - Schio, che dal 1° luglio 1905 era gestita direttamente dallo Stato<sup>28</sup>. Venuta meno questa possibilità, che avrebbe permesso la soluzione dei problemi economici della società, dal 1° dicembre 1925 viene sospeso il servizio ferroviario sulla linea Torrebelvicino - Schio. Il 12 settembre del 1926 il servizio

---

<sup>26</sup> Massimiliano Pesce (San Giorgio delle Pertiche (PD) 18.8.1878 - Torrebelvicino 11.12.1939). Nel 1906, mentre era capostazione a Pieve, si gettò nelle acque del Leogra in piena e trasse in salvo il bambino Davide Reghellin che vi era caduto; questo gesto eroico gli valse una ricompensa al valor civile. A.C.T., busta 171, *Registro generale della popolazione* dalla lettera M alla lettera P.

<sup>27</sup> BETTANIN, *Memorie della vita di Pieve*, cit.

<sup>28</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. Copia della relazione del 31 ottobre 1925 inviata dal liquidatore della "Società Ferrovie Nord Vicenza" G. Wolff al Ministro dei Lavori Pubblici.

ferroviario viene definitivamente soppresso e sostituito da un'autolinea.

Nessuna possibilità ha il Comune di Torrebelvicino di intervenire e modificare una situazione che dipende da fattori di carattere generale, da poteri economici e autorità politiche di livello ben più elevato. È significativa la mancanza di forti prese di posizione, discorsi, manifestazioni, che avevano caratterizzato altri momenti; il treno, considerato al suo apparire «il più potente impulso al progresso delle industrie e delle arti» viene soppresso in un'atmosfera di indifferente apatia: conseguenza del nuovo regime al potere in Italia? Nell'Archivio Comunale di Torre si conserva un foglietto, la malacopia di un telegramma inviato da Campanaro, prosindaco, a Sua Eccellenza Ciano - Ministero Comunicazioni: «Permettomi pregare Eccellenza Vostra perché sia continuato servizio ferroviario Torrebelvicino - Arsiero - Rocchette - Asiago malgrado annunciata chiusura "Società Nord Vicenza" onde impedire inevitabili malumori popolazione»<sup>29</sup>.

Tolti i binari, la ferrovia si trasforma in strada e, acquistata nel 1932 dal Comune, è adibita al transito di pedoni e biciclette; i fabbricati e l'area dell'ex stazione di Torrebelvicino, divenuti anch'essi di proprietà comunale, sono utilizzati dalle scuole del capoluogo, per divenire in seguito abitazione di dipendenti comunali. Qualche anno dopo il Comune, con una spesa di 3.900 lire, fa piantare alberi ai lati della strada, creando «un viale ombreggiato, giornalmente percorso da parecchie centinaia di operai per accedere agli stabilimenti»; beneficeranno di questo «comodo passaggio» anche i «curanti», le persone che da Schio si recano alla Fonte Margherita, «durante il periodo estivo in cui l'auto strada è impraticabile per la polvere»<sup>30</sup>.

Il fallimento della «Società Ferrovie Nord Vicenza» non basta da solo a spiegare la soppressione della ferrovia che collegava Torrebelvicino e Pievebelvicino a Schio, primo episodio di tutta una serie di dismissioni, che nel secondo dopoguerra interesseranno dapprima il tratto Schio - Piovene (1949), poi la Rocchette - Asiago (1958), infine la Thiene - Arsiero (1964).

A voler analizzare in modo approfondito le cause, si rischia di cadere in luoghi comuni, di lasciarsi condizionare da pregiudizi e di esprimere valutazioni storicamente inaccettabili, perché risultato del «senno di poi». Tuttavia questo episodio del nostro passato offre molti spunti di riflessione su temi di grande attualità, quali l'impatto ambientale delle

<sup>29</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*.

<sup>30</sup> La spesa, in base al valore stimato dall'ing. Antonio Saccardo, è di lire 15.000 per la strada ferrata e di lire 29.000 per la stazione di Torre: A.C.T., busta 497, *Registro delle deliberazioni della Giunta municipale* da 1925 a 1927 - *Podestarili* da 1927 a 1936.

vie e dei mezzi di trasporto e la contrapposizione tra iniziativa privata e intervento statale nei servizi di pubblica utilità.

In questa sede ci limitiamo a osservare che la causa determinante della scomparsa della nostra ferrovia non fu la diffusione dei mezzi di trasporto individuale su strada: a partire dal 1926, dopo la soppressione del servizio ferroviario, «molte centinaia di operai» si recano al lavoro negli stabilimenti di Pievebelvicino e di Torrebelvicino a piedi o in bicicletta, non in auto, che in questi anni rappresenta per la quasi totalità della popolazione un bene di lusso irraggiungibile. Ci vorranno ancora trent'anni perché si affermi la motorizzazione di massa, a scapito dei mezzi di comunicazione collettivi.

Il tronco ferroviario Schio - Torrebelvicino fu tagliato come ramo secco in conseguenza della pesantissima crisi economica che colpì l'Italia nel primo dopoguerra: la "Società Veneta" avrebbe potuto pareggiare le perdite della ferrovia economica Torrebelvicino - Schio - Arsiero «cogli introiti di esercizio» della linea Vicenza - Schio, la cui gestione però rimane allo Stato; «venuta meno questa possibilità, è pur cessata ogni speranza»<sup>31</sup>. Lo Stato in quegli anni difficili non poteva rinunciare alle preziose entrate di un'attività redditizia. Questa avrebbe potuto rappresentare la salvezza per la nostra ferrovia, come accadde nella vicina vallata dell'Agno dove la linea Vicenza - Valdagno - Recoaro, gestita interamente dalla "Società Tramvie Vicentine", rimane in servizio fino al 1980 (l'ultimo treno attraversa malinconicamente la valle il 14 maggio di quell'anno).

Inoltre non favoriva certo il mantenimento della ferrovia la concezione privatistica che ispirava la gestione dei servizi pubblici, secondo la quale era il bilancio in termini economici dell'attività, che ne determinava la possibilità di esercizio: se questo è un principio che vale per le iniziative private, non lo può essere per i servizi che lo Stato predisponde per il benessere della collettività. A questo punto si può discutere se le ferrovie nei decenni a cavallo tra l'Ottocento e il Novecento per la popolazione della zona costituissero un indispensabile servizio, che giustificasse il sostegno finanziario da parte dello Stato; ma questo criterio di valutazione sarà acquisito solo qualche decennio dopo. La rete di collegamenti ferroviari nelle vallate Agno, Leogra ed Astico fu realizzata per iniziativa di industriali privati, preoccupati dello sviluppo delle loro industrie, sostenuti in questo loro progetto dalla convinzione generale che il treno avrebbe portato benessere per tutti. Con la guerra crollano l'ottimismo e la fede nel progresso e le società prendono

---

<sup>31</sup> A.C.T. busta 104, *Ferrovia*. Lettera del liquidatore G. Wolff al Ministro dei Lavori Pubblici del 31 ottobre 1925.

no atto della situazione dei loro bilanci, sopprimono la ferrovia e gli operai vanno a lavorare a piedi o in bicicletta.

Si deve anche tener presente che lo sviluppo delle nostre terre, agli inizi, era legato alle fortune di potenti famiglie di industriali, che riuscivano a controllare le Amministrazioni comunali ed esercitavano la loro influenza ovunque, anche nell'ambito religioso: nella Valle dell'Agno i Marzotto hanno mantenuto nelle loro mani il potere economico e politico fino alla fine del secolo scorso; la ferrovia ha continuato ad esistere anche perché rispondeva al progetto di sviluppo della vallata da loro previsto. Dopo la Grande Guerra con il declino della famiglia Rossi ed il conseguente affermarsi di numerosi centri di potere, portatori di interessi particolari, diventa molto più difficile una gestione unitaria del territorio, rispondente ad obiettivi condivisi.

La realizzazione di una rete integrata di trasporto su rotaia fu inoltre ostacolata dal campanilismo, dalle rivalità che da sempre hanno diviso i tre maggiori centri pedemontani di Valdagno, Schio e Thiene. I monti che separano la Val Leogra dalla Valle dell'Agno hanno costituito un barriera invalicabile fino a pochi anni fa, quando, all'estendersi degli interessi della famiglia Marzotto al di qua dello spartiacque, è seguita la realizzazione del traforo; Thiene, paventando il vassallaggio alla Schio dei Rossi, quando questi, con la ferrovia, estendono la loro influenza fin nella Valle dell'Astico, difenderà la propria autonomia anche diventando nodo di comunicazioni su rotaia in concorrenza alla rivale: due per esempio sono i progetti di collegare la nostra pianura con il Trentino, uno da Schio attraverso la Val Leogra, l'altro da Thiene risalendo la Val d'Astico. Nessuno dei due, come sappiamo, fu realizzato (ogni riferimento alla polemica che in questi anni divide i due poli dell'Alto Vicentino è puramente casuale).

Negli ultimi decenni dell'Ottocento, grazie allo sviluppo industriale, anche le nostre terre partecipano alla generale fiducia nel progresso, che prometteva un futuro di prosperità; ed il progresso allora viaggiava in treno. Indispensabile quindi che tutti i centri, per non essere tagliati fuori da questa corsa verso il benessere, fossero raggiunti dalla ferrovia che portava iniziative, investimenti, lavoro, ricchezza. In quegli anni assistiamo ad un fiorire di progetti di collegamenti ferroviari che, se attuati, avrebbero unito tutti i paesi del nostro territorio; disponibilità di risorse, ma anche interessi, rivalità, ed infine la Grande Guerra, non permisero che alle idee seguisse sempre l'attuazione concreta, per cui alcune linee non superarono la fase progettuale.

La Schio - Malo e la Arsiero - Asiago furono tra queste; a noi ora però interessa maggiormente rivolgere la nostra attenzione ai progetti non realizzati che riguardarono la Val Leogra: la ferrovia Torrebelvicino - Valli dei Signori - Recoaro e la Schio - Rovereto.

## 2. La ferrovia Torrebelvicino - Valli dei Signori - Recoaro.

Di prolungare la ferrovia Schio - Torrebelvicino fino a Valli e Recoaro si comincia a parlare subito dopo la realizzazione della Torrebelvicino - Schio - Arsiero<sup>32</sup>. Deciso fautore di quest'opera è Gaetano Rossi, che ai rappresentanti dei Comuni interessati, riuniti a Schio il 28 settembre 1905, illustra in toni entusiastici i vantaggi che questa linea avrebbe recato: Recoaro, con «un servizio di frequenti ed eleganti treni elettrici attraverso un paesaggio incantevole [...] vedrebbe crescere il suo movimento al di là di ogni speranza [...]. Schio: sfondate le montagne che la circondano, Recoaro le sarebbe vicina come un sobborgo; e gran parte degli approvigionamenti si farebbero a Schio»<sup>33</sup>. Per Torrebelvicino e Valli si prevede genericamente un forte aumento del valore delle proprietà. Il Comune di Torrebelvicino, sindaco Gio Batta Gasparini, nei mesi successivi delibera uno stanziamento di lire trentamila, come «concorso nella spesa di costruzione della ferrovia che lo dovrebbe unire a Recoaro»<sup>34</sup>; nei Consigli comunali, in cui l'argomento è all'ordine del giorno, vengono sottolineati i vantaggi che dalla realizzazione del progetto deriveranno agli abitanti del Comune, «specialmente pel maggior valore che avranno tutte le proprietà e pel maggior impulso di vita, di lavoro e conseguentemente di guadagno che ne deriverà a tutti». Qualche perplessità sull'entità del contributo, considerato troppo elevato, viene espressa da più di un con-

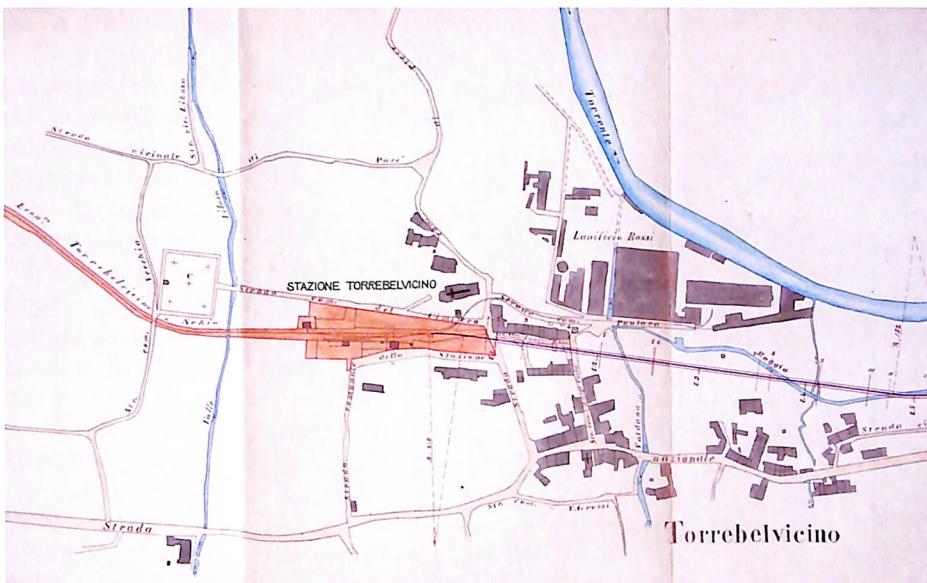
---

<sup>32</sup> Il Consiglio provinciale discusse la proposta fin dal 1887.

«Con questa linea la Valle dell'Agno sarebbe collegata a quella del Leogra e di conseguenza anche a quella dell'Astico, colla ferrovia già esistente Torrebelvicino - Schio - Rocchette - Arsiero. Queste tre industrie vallate si troverebbero poi, colla linea Rocchette - Asiago, attualmente in costruzione, collegate all'Altopiano dei Sette Comuni. Si può dire anzi che questa linea Torrebelvicino - Valli dei Signori - Recoaro sarebbe di completamento naturale a quella dell'Altopiano e formerebbe colla stessa una rete di ferrovia prealpina di grandissima importanza allo sviluppo economico dell'Alto Vicentino ed anche alla difesa nazionale, facilitando il movimento di truppe in un'estesa ed importante zona di confine, il mezzo di vettovagliarle, nonché le comunicazioni tra i forti di sbarramento della nostra frontiera»: Mariano MENEGHELLO e Adriano BOSCHETTI, *Il progetto di ferrovia economica Torrebelvicino - Valli dei Signori - Recoaro*, in «Quaderni della Biblioteca Comunale di Torrebelvicino», Torrebelvicino 1983.

<sup>33</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. Lettera del sindaco di Schio, Beltrame Pomé, al sindaco di Torrebelvicino. Gaetano Rossi informa i presenti di aver ottenuto l'appoggio del deputato di Schio, Toaldi, e di aver incaricato l'ingegner Letter di redigere un primo progetto di massima. Illustra quindi il piano finanziario per coprire la spesa, prevista sul milione.

<sup>34</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. Deliberazioni del Consiglio comunale del 25 ottobre e del 27 novembre 1905. Anche i Comuni di Schio, Valli e Recoaro, nello stesso periodo, approvarono "sussidi" per un totale di 250.000 lire.



Planimetria della ferrovia Torrebelvicino - Valli dei Signori (ing. Giovanni Letter, 1905). Particolare relativo alla stazione di Torrebelvicino (B.C.S. *Fondo Dalla Ca'*, b. 40 D II).

sigliere, ma alla fine il voto favorevole è espresso all'unanimità. Secondo il parroco di Pievebelvicino, don Girolamo Bettanin, la maggior parte dei consiglieri era contraria alla costruzione ferrovia, convinti che il Comune non ne avrebbe ricavato grandi benefici, «però all'atto della votazione, per non essere segnati a dito, votarono tutti in favore»<sup>35</sup>.

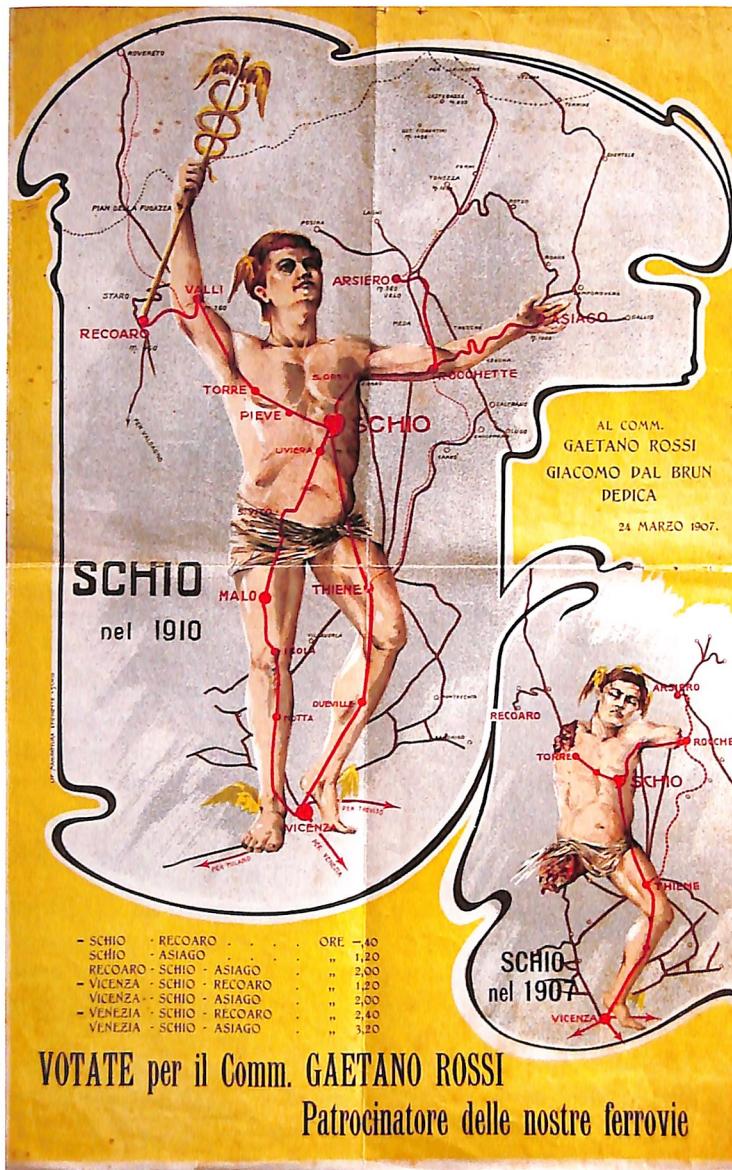
In una lettera, inviata dai Comuni coinvolti nel progetto al Ministero della Difesa, si sottolinea anche l'importanza militare dell'opera, non per chiedere sussidi, si specifica, ma per ottenere una dichiarazione ufficiale in tal senso, da presentarsi al Ministero dei Lavori Pubblici che avrebbe dovuto coprire parte delle spese<sup>36</sup>.

Il 30 dicembre del 1905 è diffuso il progetto di massima della ferrovia Torrebelvicino - Valli dei Signori - Recoaro, redatto dall'ing. Giovanni Letter<sup>37</sup>, dal quale possiamo conoscere nei dettagli le caratte-

<sup>35</sup> BETTANIN, *Memorie della vita di Pieve*, cit.

<sup>36</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. «Questa nuova linea [...] riuscirebbe utilissima alla difesa nazionale, collegando le nostre valli dell'Agno, del Leogra e dell'Astico coll'Altipiano dei Sette Comuni agli sbocchi del confine».

<sup>37</sup> Giovanni LETTER, *Progetto di massima della ferrovia economica Torrebelvicino - Valli dei Signori - Recoaro*, Schio 1905 (Consultabile in B.C.S., *Fondo Dalla Ca'*, buste 40 D I e 40 D II).



Manifesto per le elezioni politiche del 1907 con cui si invita a votare per il comm. Gaetano Rossi, figlio di Alessandro, «patrocinatore delle nostre ferrovie» (B.C.S., *Fondo Dalla Ca'*, b. 40 D I).

ristiche dell'opera, presentata come completamento della Torrebelvicino - Schio - Arsiero già in esercizio; per uniformarsi a questa, il tronco in progetto sarà quindi di tipo economico, cioè a scartamento ridotto. La linea parte dalla stazione di Torre, corre parallela al Lanificio Rossi e si snoda poi seguendo il percorso della strada nazionale di Vallarsa; alla Fonte Margherita è prevista una fermata, poco do-

po la quale si dovrà scavare una galleria lunga 90 metri; in prossimità della contrada Asse il binario attraverserà il Leogra con un ponte e proseguirà a destra del torrente fino a Valli, discostandosi dalla strada che, con un altro ponte, ritorna sull'altro versante della valle. Questo primo tronco presenta uno sviluppo totale di metri 4.797.

La stazione di Valli sorgerà nell'area pianeggiante sotto il cimitero, oggi occupata dal campo da calcio, facilmente raggiungibile dalla piazza del paese mediante «un'ottima strada d'accesso».

Il secondo tronco, Valli dei Signori - Recoaro, presenta maggiori difficoltà per il dislivello da superare e la configurazione orografica più articolata ed accidentata. Dalla stazione di Valli il binario si inoltra nella valle del Pechele e, dopo una tratta a cremagliera di 2.816,80 metri e tre gallerie, raggiunge la quota massima (676,91 metri) alla fermata per Staro; da qui inizia la discesa verso Recoaro, stazione di arrivo raggiunta dopo un altro tratto a cremagliera e tre gallerie.

Il costo dell'intera linea, lunga complessivamente 11.175 metri, è calcolato in 1.577.000 lire, compresi i fabbricati ed il materiale rotabile<sup>38</sup>.

Nel 1905 si registra un attivismo frenetico da parte dei sostenitori della ferrovia Torrebelvicino - Valli - Recoaro, impegnati a cercare appoggi politici, sollecitare l'adesione dei Comuni e della Provincia, ottenere finanziamenti<sup>39</sup>. Si teme infatti che venga realizzato prima il progetto di far proseguire fino a Recoaro la ferrovia che si ferma a Valdagno<sup>40</sup>, impresa sostenuta da Gaetano Marzotto, dalle Fonti di Recoaro, dal Comune e dalla Banca Popolare di Valdagno; la "Società Tramvie Vicentine", che gestisce il tronco Vicenza - Valdagno, si dichiara disponibile a portare a termine il progetto, che la Provincia colloca tra i primi nella graduatoria delle realizzazioni, in seguito alle pressioni dell'industriale laniero.

La ferrovia, oltre a portare benessere, creava legami, dipendenze, determinava zone di influenza: i Marzotto non potevano permettere che nella loro valle arrivasse un binario dei Rossi.

Se la possibilità di raggiungere Recoaro col treno attraverso la Valle dell'Agno appare sempre più vicina all'attuazione, il "nostro" progetto,

<sup>38</sup> Cfr. LETTER, *Progetto di massima della ferrovia economica...*

<sup>39</sup> Nel 1906 compare anche l'opuscolo *Osservazioni geologiche sopra il tracciato della ferrovia Schio - Recoaro* dell'ing. Leonzio MADDALENA, stampato a Perugia presso la tipografia G. Guerra.

<sup>40</sup> Nel 1906, un consorzio fra istituti di credito della provincia, sorto per iniziativa della Banca Popolare di Vicenza, costituisce la "Società Tramvie Vicentine", avente come scopo la costruzione delle ferrovie economiche decise dalla Provincia. Cospicui capitali provenienti da Valdagno e dalla vallata furono investiti in questa società.

Giorgio CHIERICATO, *Binari nel verde*, Vicenza 2000, pp. 27-32.

di arrivare alla stessa meta attraverso la Val Leogra, bloccato su problemi di non facile soluzione, non riesce a superare la fase di studio iniziale. Innanzitutto manca un finanziamento adeguato dell'opera, per cui nel luglio 1908 non è ancora stata trovata una società disponibile a realizzarla; la "Società Veneta", che già ha in gestione la linea Torrebelvicino - Schio - Arsiero e avrà anche la futura Rocchette - Asiago, si dichiara disposta a costruire e gestire la linea Torrebelvicino - Recoaro, a patto che le venga concesso dallo Stato anche l'esercizio della redditizia Vicenza - Schio. La mancata delibera da parte del Consiglio comunale di Torrebelvicino di appoggiare la richiesta della "Società Veneta"<sup>41</sup>, conferma lo scarso entusiasmo dei nostri amministratori per la «geniale proposta» di una ferrovia fra Torrebelvicino e Recoaro. Tranne Schio, gli altri Comuni della Val Leogra non dimostrano un appoggio convinto e deciso; d'altra parte obiettivamente non dispongono di risorse tali da poter contribuire in misura risolutiva all'attuazione dell'opera.

Intoppi arrivano infine dalla Provincia, che rinvia ogni decisione in merito al progetto, giudicando non corretto il piano finanziario deliberato dai Comuni; successivamente propone che il contributo finanziario sia corrisposto sotto forma di azioni, anziché a fondo perduto<sup>42</sup>. Nella risposta dei sindaci dei Comuni di Schio, Torrebelvicino, Valli e Recoaro alle osservazioni della Provincia traspare la possibilità di un fallimento dell'impresa<sup>43</sup>.

Mentre in Val Leogra ancora si discute, nella Valle dell'Agno la "Società Tramvie Vicentine" inizia i lavori e il tronco ferroviario Valdagno - Recoaro è inaugurato il 18 luglio 1910.

In un'ottica di pubblico servizio, il grande anello ferroviario, avente alle estremità Vicenza e Recoaro, si sarebbe dovuto completare, realizzando la piccola parte ancora mancante, il tratto Torrebelvicino - Recoaro; ma non fu così. Le linee ferroviarie che risalivano, parallele,

---

<sup>41</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. Consiglio comunale del 14 luglio 1908: «Perché lo Stato deve rinunciare ad un sicuro guadagno in vantaggio di una società privata?» si chiedono i consiglieri contrari al passaggio dallo Stato alla "Società Veneta" della ferrovia Vicenza - Schio.

<sup>42</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. Lettere della Giunta Provinciale Amministrativa del 9 febbraio e del 4 maggio 1907.

<sup>43</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. Lettera del 18 maggio 1907 al sig. R. Prefetto di Vicenza. I Comuni, ritengono impossibile, per l'esiguità dei capitali disponibili, costituire una società per la costruzione e l'esercizio della Torrebelvicino - Recoaro, come vuole la Provincia; al contrario sperano «di riuscire a persuadere ad assumere l'impresa altra società esercente, la quale abbia interesse diretto nella costruzione ferrovia. Le pratiche, ripetesi, sono su questo punto bene avviate, ma qualora se ne mutassero le basi, potrebbero tramontare con pregiudizio forse decisivo dell'opera cui ci siamo accinti».

le due valli rimasero separate, anche se pochi chilometri le dividevano, gestite da due diverse società. Il collegamento diretto tra le due valli, la nostra piccola globalizzazione, sarà realizzato dopo circa novant'anni, con la costruzione del tunnel stradale che collega Schio e Valdagno.

Il progetto della ferrovia Torrebelvicino - Valli - Recoaro fu ridimensionato, i binari sarebbero arrivati fino a Valli dei Signori, prolungando la linea Schio - Torrebelvicino di 4.797 metri. E riprende la traiula dei contributi comunali (Torrebelvicino si impegna per 40.000 lire), delle richieste di appoggi, sussidi, autorizzazioni. La "Società Ferrovie Nord" di Vicenza, appartenente alla "Società Veneta", presenta domanda al Ministero dei Lavori Pubblici «per la concessione della costruzione ed esercizio del tronco di ferrovia Torrebelvicino - Valli dei Signori». Il Consiglio provinciale nella seduta del 18 marzo 1914 discute la richiesta di un contributo; qualche consigliere si stupisce di sentir parlare ancora di questa ferrovia, dopo l'entrata in servizio della tramvia Valdagno - Recoaro; qualche altro, ritenendola una linea di interesse locale, vota contro la richiesta di sovvenzione. Alla fine, grazie al voto favorevole, tra gli altri, dei consiglieri da Schio, Rumor e Galla, viene approvata a maggioranza la proposta di un sussidio annuo da concedere all'opera. Arriva infine l'autorizzazione governativa, firmata da re Vittorio Emanuele III; ma siamo alla fine di novembre del 1914: la guerra, che già infuria al di là delle Alpi, dà un colpo di grazia al sofferto progetto, che verrà completamente abbandonato.

### 3. La ferrovia Vicenza - Schio - Rovereto.

La ferrovia Torrebelvicino - Schio - Rocchette - Arsiero e quella, solo progettata, Torrebelvicino - Valli - Recoaro, rispondevano alle esigenze del traffico locale: si trattava di ferrovie "economiche", a scartamento ridotto, che non avevano richiesto grossi lavori per il tracciato, per le strutture ed i fabbricati necessari, sulle quali la circolazione avveniva per mezzo di materiale rotabile di potenza e prestazioni ridotte rispetto a quello delle linee di grande comunicazione, a scartamento normale, come la Schio - Vicenza.

Un altro progetto non realizzato, che interessò la Val Leogra, riguarda una linea internazionale, che avrebbe dovuto collegare il Veneto con la ferrovia del Brennero nel Trentino. Siamo nell'ultimo decennio dell'Ottocento: l'alleanza dell'Italia con l'Austria e la Germania (Triplice Alleanza del 1882), aveva incrementato i rapporti commerciali con questi paesi, favorendo il nostro sviluppo industriale di quegli anni. Era avvertita quindi l'esigenza di adeguati collegamenti ferroviari tra la pianura padano-veneta e il nord Europa; grazie a questa linea il porto di Venezia, al quale faceva riferimento per i commerci via mare la nostra regione, poteva diventare lo scalo marittimo a servizio di un

retroterra sempre più esteso, ben oltre i confini nazionali; avrebbero anche tratto giovamento le città attraversate, Vicenza e Padova. Il progetto interessava dunque un territorio molto vasto, muoveva interessi economici enormi, con implicazioni di carattere politico a livello nazionale ed internazionale.

La realizzazione di questa linea ferroviaria fu proposta per la prima volta da Olimpio De Pretto<sup>44</sup>, attraverso un opuscolo pubblicato a Schio nel 1899: *La via più breve fra Venezia ed il Brennero è la linea ferroviaria Mestre-Padova-Vicenza-Schio-Rovereto*. Già il titolo rivela il vantaggio del tracciato scelto per la nuova ferrovia sugli altri che collegavano Venezia a Trento e al Brennero: era il più breve. Sessanta chilometri in meno rispetto alla linea che da Verona risale la Valle dell'Adige, significavano il risparmio di un'ora o due di viaggio, con conseguenze «su tutto il commercio e gli scambi di intere regioni e [...] non vi ha dubbio che Venezia e le città intermedie ne risentirebbero beneficio grandissimo».

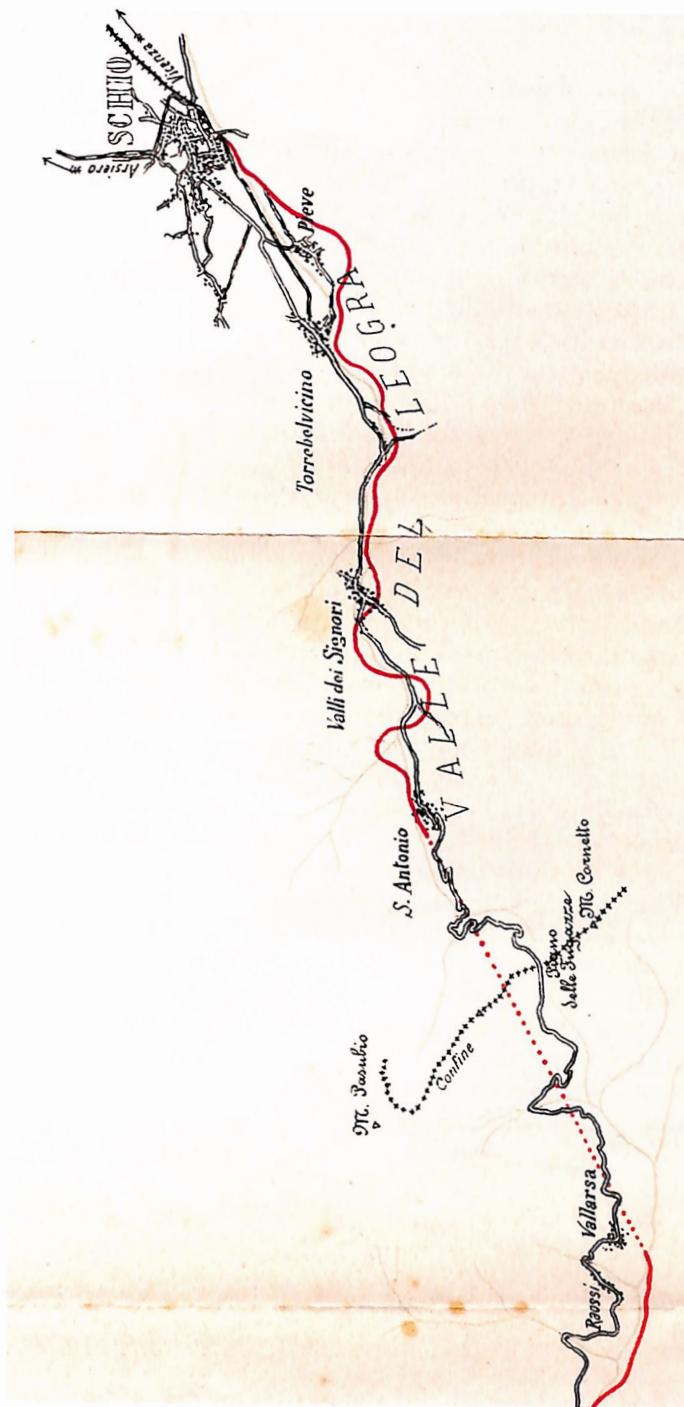
Anche la ferrovia della Valsugana, allora in costruzione, non reggeva il confronto con la Schio - Rovereto: secondo la convenzione del 1866 tra il Governo austriaco e quello italiano, doveva essere un'arteria internazionale di grande traffico; in seguito però gli austriaci, preoccupati che questa via di comunicazione avvantaggiasse il porto di Venezia, a scapito di Trieste, realizzarono il tronco di loro competenza, Trento - Tezze, con caratteristiche di linea economica «appena sufficiente per il bisogno locale»; gli italiani erano quindi costretti a costruire il loro tratto, Primolano - Bassano, secondo la tipologia precedentemente adottata. «Nessun vantaggio adunque deve aspettarsi Venezia dalla nuova linea, poiché le merci ed i viaggiatori avranno sempre maggior convenienza a seguire la vecchia via di Ala».

Non restava che seguire il tracciato dell'antica via, che fin dai primi secoli dell'era cristiana raggiungeva il Trentino attraverso la Val Leogra, la più diretta e breve per chi parte dalla pianura vicentina.

Da Venezia a Vicenza la ferrovia era già in funzione da circa mezzo secolo; dal nostro capoluogo provinciale fino a Schio, Olimpio De Pretto propone la costruzione di una nuova linea, «la diretta per Malo», più breve di otto chilometri di quella realizzata nel 1876 che passa per Thiene. Da Schio inizia il tratto montano della ferrovia, prevista a scar-tamento ordinario (m 1,445) e con le altre caratteristiche proprie delle linee a grande traffico (pendenza, raggio delle curve), e perciò con

---

<sup>44</sup> Olimpio De Pretto (Schio 1857-1921); laureato in Scienze Agrarie a Milano, collabora con il fratello Silvio nella conduzione dell'industria meccanica scledense da questo fondata, la "Ing. Silvio De Pretto & C.". Appassionato della montagna, è socio fondatore della sezione di Schio del Club Alpino Italiano; si interessa di geologia e pubblica numerosi studi scientifici sul nostro territorio.



Tracciato della linea ferroviaria Schio - Rovereto (tratto da Olinto De PRETTO, *La via più breve fra Venezia ed il Brembo è la linea ferroviaria Mestre - Padova - Vicenza - Schio - Rovereto*, Schio 1899).

un tracciato del tutto distinto dalla linea “economica” Schio-Torrebelvicino.

Lasciata Schio, i binari corrono lungo le pendici del monte Raga «per raggiungere e sottopassare con breve galleria i colli di Trisa in prossimità al Castello di Pieve, per svolgersi poi sempre lungo i fianchi di destra fino a Valli»; poco dopo il paese di Sant’Antonio, grazie ad una galleria di otto chilometri, la ferrovia supera i bastioni rocciosi del massiccio del Pasubio e, poco sotto Chiesa (oggi Parrocchia), entra nella Vallarsa, la percorre tutta fino ad innestarsi nella linea del Brennero tra Rovereto e Calliano<sup>45</sup>.

Con questo suo studio, corredata da cenni geologici e dal calcolo «approssimativo» dei costi, Olinto De Pretto ripropone l’«ardita idea» di uno sbocco diretto verso nord, un’intuizione di Ludovico Pasini apparsa molti anni prima. Il collegamento con regioni sempre più lontane, che nel periodo risorgimentale poteva sembrare un’aspirazione, un ideale, con l’industrializzazione degli ultimi decenni del secolo diventa un’esigenza imprescindibile; per l’Alto Vicentino uscire dall’isolamento rappresenta la condizione essenziale per garantire uno sviluppo che sembra trovare un limite solo nella mancanza di adeguate infrastrutture<sup>46</sup>. Schio, città di confine, cercava in quegli anni di stabilire legami sempre più stretti con gli italiani “irredenti” del Trentino; accanto a considerazioni di carattere economico, il sentimento patriottico non è certo indifferente all’idea di unire con un tronco ferroviario le terre italiane al di là del Passo, che un ingiusto confine teneva disgiunte dal resto del paese.

Il progetto di Olinto De Pretto ha però due grandi nemici: la sua realizzazione dipende dalla disponibilità dell’Austria a costruire la parte trentina dell’opera. Il nostro potente vicino però è contrario a vie di comunicazione con il Veneto che potrebbero dirottare i traffici da Trieste a Venezia; se quindi per difendere questi suoi interessi boicotta la linea della Valsugana, non si vede perché dovrebbe impegnarsi nella Rovereto - Schio. La Grande Guerra risolverà il problema della collaborazione austriaca, dal momento che, con lo spostamento a nord del confine, la ferrovia avrebbe interessato solo il territorio italiano.

L’ostacolo più difficile da superare è il progetto alternativo, appoggiato da Thiene, di una linea ferroviaria di collegamento col Trentino

---

<sup>45</sup> La lunghezza complessiva della linea Venezia - Trento era calcolata in 144,5 km, di cui km 42,5 da Schio a Rovereto; la Mestre - Bassano - Trento, oltre alle caratteristiche di linea locale, che rendevano improponibile ogni confronto, presentava una lunghezza di 159,50 km.

<sup>46</sup> Dopo un secolo il problema è ancora sul tappeto; oggi però, come tutti sanno, la soluzione proposta prevede il collegamento autostradale, non più quello ferroviario.

attraverso la Val d'Astico. Se ne comincia a parlare nel primo decennio del 1900.

Una ferrovia così importante avrebbe determinato la fortuna della città attraversata, assicurandole una posizione di preminenza nel territorio. Da qui un nuovo motivo di rivalità tra Schio e Thiene, impegnate a diventare nodi viari e centro di traffici<sup>47</sup>.

La prima guerra mondiale impone la sospensione degli studi di collegamenti ferroviari. Nell'agosto del 1919 un volantino stampato a Padova risveglia «dal suo sonno quadrilustre» il progetto della Vallarsa, considerato il più favorevole alle esigenze di sviluppo delle città di Vicenza e di Padova<sup>48</sup>. A Schio le forze economiche reclamano l'attuazione della ferrovia Vicenza - Schio - Rovereto<sup>49</sup>. Per iniziativa delle città poste allo sbocco delle due valli, Schio e Rovereto, viene costituito il Consorzio dei Comuni delle valli del Leno e del Leogra<sup>50</sup>.

Nel dopoguerra anche la Val d'Astico con Thiene in prima fila si mobilita, «auspicando nella costruzione di una nuova ferrovia verso Trento per uscire dall'isolamento»<sup>51</sup>. A un primo studio di massima dell'ing. Zuccato per una linea ferroviaria Vicenza - Trento passante per Thiene, nei primi anni Venti seguono il progetto dell'ing. Tonini, che prevede un doppio binario, ed altre pubblicazioni<sup>52</sup>.

Tra i sostenitori della linea Schio - Rovereto e di quella Thiene -

<sup>47</sup> L'8 settembre 1907 entra in funzione il tronco ferroviario fra Thiene e Rocchette. Per esso «fu scelto lo scartamento ordinario (m 1,445): non era infatti previsto solamente un servizio locale; prolungandola sino oltre Arsiero avrebbe costituito una nuova direttrice ferroviaria col Trentino». Schio, che temeva di essere relegata in posizione periferica rispetto alla corrente di traffico tra Vicenza e la Val d'Astico, aveva proposto invano la diretta Schio - Vicenza per Malo, che «renderebbe inutile la progettata ferrovia Thiene - Rocchette».

<sup>48</sup> La linea della Val Sugana, sostenuta da Venezia, sbocca in pianura in posizione troppo eccentrica. Mentre nel Veneto si litiga, conclude il volantino, «la Lombardia si appresta ad attrarre nella propria orbita il commercio del Trentino; non è questo forse motivo sufficiente per bandire ogni incertezza e ogni discordia e unire tutti i nostri sforzi perché i lavori della ferrovia da noi propugnata che ci collegherà direttamente a Rovereto, nel cuore del Trentino, vengano rapidamente iniziati?»

A.C.T., busta 104, *Ferrovia. Volantino Per la diretissima Venezia-Brennero*.

<sup>49</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. «Per congiungere importantissimi centri, per impiegare la mano d'opera che reclama lavori, per risarcire queste regioni dei danni sofferti...». Ordine del giorno approvato dall'assemblea straordinaria della Società fra Industriali, Commercianti, Esercenti di Schio la sera del 3 settembre 1920.

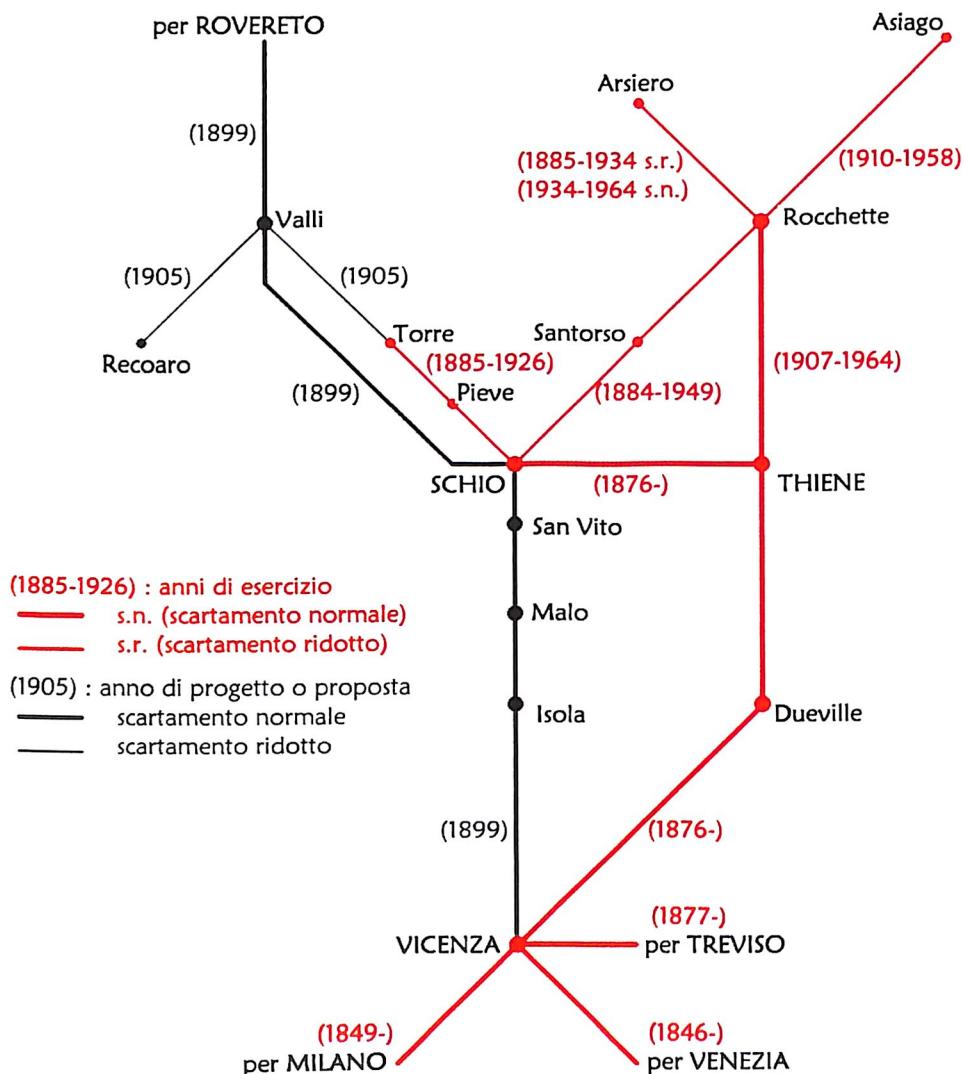
<sup>50</sup> A.C.T., busta 104, *Ferrovia*. Nello Statuto sono esposti i «problemi di vitale interesse: comunicazioni tra la Valle del Leno e la Val Leogra; creazione e distribuzione di energia elettrica; apicoltura e rimboschimento».

Il Comune di Torre non aderì a questa associazione, nonostante la sollecitazione a farlo da parte del presidente, avv. Angelo Dal Savio di Schio. Lettera del 20 febbraio 1922 al Sindaco di Torre: A.C.T., busta 104, *Ferrovia*.

<sup>51</sup> CHIERICATO, SEGALLA, *I treni delle lane ...*

<sup>52</sup> Dopo aver percorso la Val d'Astico fino a Ponte Posta, la ferrovia, con una galleria di 6.700 metri, sarebbe sbucata a Caldronazzo, da dove avrebbe seguito la linea della Valsugana fino a Pergine; il tratto da Pergine a Trento era ancora in fase di studio.

## SCHEMA DELLE FERROVIE DELL'ALTO VICENTINO (1910)



Disegno di Adriano Boschetti, 2006.

Trento si accende inevitabilmente la polemica, che offre lo spunto per articoli e servizi sulla stampa locale<sup>53</sup>.

Come a tutt'oggi si può constatare, nessuno dei due progetti fu realizzato<sup>54</sup>: il Trentino rimane unito alla pianura veneta per mezzo di un'unica ferrovia moderna, quella lungo la Valle dell'Adige; come cento anni fa.

La ferrovia, scomparsa dalla nostra valle, è stata anche cancellata dal mondo dei sogni e della fantasia. Oggi molti ragazzi arrivano all'età della Scuola Media senza essere mai saliti su un treno e senza provare il desiderio o la curiosità di farlo.

---

<sup>53</sup> Vedi «La Provincia di Vicenza», 17 e 22 giugno 1922.

<sup>54</sup> Il risultato di tanti studi, progetti, polemiche fu la ricostruzione a scartamento normale del tronco Rocchette - Arsiero, opera solennemente inaugurata il 29 ottobre 1933.