



# Invito

## Convegno:

### Sulle orme della Ferrovia Transdolomitica.

Le opportunità di una visione per una rete di ferrovie nelle Alpi: La Trento - Mezzana

Con il patrocinio del



Comune di Cles



energia dalla natura  
Consorzio Elettrico  
Pozza soc. coop.  
[www.conorzioelettrico.com](http://www.conorzioelettrico.com)



Daniele  
Cozzini



## Giovedì 14 maggio 2026

**CLES (Tn) - Sala Borghesi Bertolla**  
**Piazza Navarrino, 19**  
**ore 14.30 - 18.00**

Emanuele  
Lanzerotti



## Un po' di storia

Paolo Oss Mazzurana, era un importante politico e imprenditore trentino nella seconda metà dell'Ottocento. Nella veste di sindaco di Trento, in una storica seduta il 17 ottobre 1891 illustrò al consiglio comunale, che approvò all'unanimità, il progetto per una serie di ferrovie economiche a trazione elettrica. Il 30 gennaio 1892 il Ministero del Commercio concesse l'autorizzazione ad attuare gli studi preliminari per realizzare alcune ferrovie laterali alla linea del Brennero, allo scopo di collegare rapidamente il capoluogo con le vallate trentine (Val di Non, Val di Sole, Val di Fiemme, Giudicarie). Fra di esse era prevista una linea a scartamento metrico costituita dalle due tratte Trento-San Michele e San Michele-Malé, per una lunghezza di quasi 59 km. Alla morte di Oss Mazzurana (avvenuta nel 1895), altre illustri personalità proseguirono con tenacia l'obiettivo dell'ex sindaco. Si distinse, tra queste, il dott. Enrico Conci, deputato alla Dieta di Innsbruck e al Parlamento di Vienna. Uomo concreto, convinse i membri del Comitato Centrale per le Tranvie Elettriche Trentine a lasciare momentaneamente da parte le diatribe sorte tra Trento e Bolzano in merito al capolinea a valle della ferrovia di Fiemme e a concentrarsi sull'unico collegamento che da un punto di vista finanziario e tecnico poteva avere concrete possibilità di realizzazione: la Trento-Malé.

L'atto di concessione della tranvia elettrica Trento-San Michele-Malé fu firmato dall'imperatore Francesco Giuseppe il 19 dicembre 1905 a favore del Comune di Trento. In base a tale documento la direzione dei lavori di costruzione e la gestione della linea furono assegnati alle Ferrovie dello Stato austriache (k.k.St.B).

I lavori di costruzione della tranvia furono avviati il 1° aprile 1907 e il 15 luglio 1909 le prime elettromotrici effettuarono un viaggio di prova fra Mezzolombardo e Trento, mentre il primo treno con passeggeri a bordo, destinato agli azionisti, circolò sull'intero tragitto Trento-Malé il 13 settembre dello stesso anno, con avvio del servizio il successivo 7 ottobre.

Con il passaggio del Trentino all'Italia, l'esercizio tranviario passò alle Ferrovie dello Stato italiane le quali, il 14 giugno 1936, a loro volta affidarono la gestione della linea alla Società Anonima Trasporti Pubblici (SATP) costituita dall'ingegnere elvetico Giacomo Sutter, molto attivo nel settore imprenditoriale ferroviario.

Nel 1945 la gestione della tranvia passò definitivamente alla concessionaria Trento-Malé S.p.A.

### Da tranvia a ferrovia

Con decreto del Consiglio Superiore dei lavori Pubblici n. 3415 del 22 dicembre 1948 venne approvato un progetto di parziale ricostruzione degli impianti, con trasformazione della linea in ferrovia, accorciando il tracciato di quattro chilometri e mantenendo lo scartamento metrico. Nel 1951 con legge n. 294 furono stanziati circa 2,3 miliardi di Lire. I lavori furono avviati due anni dopo, il 7 aprile 1953, a cura dell'Astaldi



Dopo un periodo di sospensione causata dalla mancanza di fondi e dalla rivisitazione del progetto, trasformato in una ricostruzione integrale e approvato definitivamente il 5 settembre 1955[13], nel 1956 i cantieri furono riaperti e quattro anni dopo, il 29 maggio 1960 fu aperto all'esercizio il tratto tra la stazione tranviaria di Trento Torre Verde e Cles. Contestualmente fu soppressa l'intera linea tranviaria: per il servizio sulla nuova linea furono impiegati i vecchi rotabili tranviari, mentre quello sul tronco Cles – Malé fu provvisoriamente sostituito da un'autolinea. Il 24 giugno 1961 fu aperto il tratto ferroviario collegante queste due località e altri lavori di ammodernamento furono eseguiti nel 2003.

Nel 1964 fu completato il fabbricato della stazione di Trento Piazza Centa la quale sostituì il vecchio capolinea tranviario, per cui si decise di inaugurare solennemente la linea il 13 dicembre. Nello stesso giorno entrarono in funzione le nuove elettromotrici realizzate dalle Officine Meccaniche della Stanga e l'alimentazione fu innalzata a 3000 volt, come quella utilizzata sulla rete FS ponendo definitivamente fine alle vestigia della storica tranvia.

Grazie alla lungimiranza del direttore della Ferrovia Trento-Malé, ing. Daniele Cozzini, appoggiato e sostenuto da alcune forze politiche trentine, alla fine degli anni Novanta iniziò a concretizzarsi l'idea del prolungamento della Trento-Malé fino a Fucine, in alta Val di Sole. I finanziamenti allora disponibili (garantiti dallo Stato) permisero di intraprendere la realizzazione di un primo tronco funzionale Malé-Marilleva, attivato nel maggio 2003. Nel 2016 entrò in funzione un ulteriore breve tratto fino al paese di Mezzana. Nel contempo, a cavallo tra gli anni Novanta e gli anni 2000 si è anche proceduto ad un ammodernamento tecnologico della linea esistente e alla attivazione (1995) di una nuova stazione capolinea a Trento presso quella delle Ferrovie dello Stato.

## **La Trento-Malé-Mezzana e la visione della Transdolomitica**

La ferrovia Trento-Malé-Mezzana e il progetto della Transdolomitica meridionale rappresentano due approcci differenti allo sviluppo infrastrutturale del Trentino: la prima è una realtà consolidata e attiva, il secondo un ambizioso progetto storico e attuale per il collegamento delle valli orientali.

Correva l'anno 1910 quando l'illustre Ing. Emanuele Lanzerotti (nasce nel 1872 a Romeno) si spese con tutte le sue forze per un ambizioso progetto tranviario e cioè il collegamento tramite rotaia tra la città di Belluno e St. Moritz. Alla figura di questo illustre professionista si affiancò un altro illustre Ingegnere, Mario Baudracco. Nel progetto il punto centrale di tutto questo movimento ferroviario doveva diventare la città di Trento, con le altre linee ferroviarie afferenti in questo nodo. La motivazione di fondo dell'Ing. Lanzerotti era quella di favorire l'incremento del turismo, intercettando in parte il turismo proveniente dalla Svizzera collegando le Dolomiti con le Alpi svizzere. Lo studio di massima prevedeva di servirsi non solo delle ferrovie esistenti come la Trento-Malé ma anche di quelle in avanzato stato di progettazione come la Lavis /Moena.



# Programma

**Ore 14.30:** Saluti istituzionali:

**Stella Menapace**, Sindaco di Cles;

**Massimo Girardi**, presidente di Transdolomites.

**Ore 14.45: Ezio Trentini:** *“La ferrovia come strumento di ricongiungimento con i nostri antenati dei Grigioni”.*

**Ore 15.00: Mario Forni:** *“In onore della memoria storica di Emanuele Lanzerotti, Enrico Conci, Giacomo Sutter, Daniele Cozzini che hanno perorato progettato e realizzato ferrovie in Svizzera e Italia”.*

**Ore 15.20: Mario Chini:** *“Le realizzazioni ferroviarie in Trentino fra otto e novecento”.*

**Ore 15.35: Marcello Serra:** *“Quale futuro per le ferrovie di montagna”.*

**Ore 15.55: Thommy Cantoni**, Vicesindaco di Livigno con delega ai trasporti e rapporti internazionali: *“Progetto TRIP (treni retici in progress) sviluppo collegamento ferroviario Livigno-Engadina”.*

**Ore 16.10: Tonio Schwehr**, Istituto EBP Schweiz AG (Zurigo): *“Studio sulla creazione di valore turistico: il caso dei Grigioni - Engadina (CH): La Ferrovia Retica”.*

**Ore 16.25: Benedetto Abbiati**, Società Economica Valtellinese: *“Mobilità nelle aree montane tra interventi infrastrutturali e attenzione gestionale”.*

**Ore 16.40: Marco Danzi**, Qnex Bolzano: *“Scenari e Prospettive per il Trasporto Pubblico nelle valli del Noce”.*

A seguire: Dibattito.

**Moderatore: Massimo Girardi**, presidente di Transdolomites.



**Associazione Transdolomites APS**

Info: **Massimo Girardi** • Girardi Massimo, Presidente di Transdolomites  
girardi.massimo@brennercom.net • Cell. +39 320 4039769 • www.transdolomites.eu

