



# Verona - Caprino - Garda

## Le stazioni ferroviarie della Valpolicella



## Indice

<b>Indice .....</b>	<b>1</b>
<b>Introduzione.....</b>	<b>3</b>
<b>Linea ferroviaria</b>	
<b>Verona - Caprino -Garda.....</b>	<b>5</b>
<b>La stazione ferroviaria</b>	
<b>di San Pietro in Cariano .....</b>	<b>13</b>
<b>Le locomotive.....</b>	<b>23</b>
<b>Emilio Salgari</b>	
<b>e il trenino .....</b>	<b>27</b>
<b>Appendice.....</b>	<b>31</b>
<b>Bibliografia.....</b>	<b>43</b>

## Introduzione

Questo piccolo volume è nato con l'intenzione di ridare vita alla vecchia stazione ferroviaria che collegava la città di Verona a Caprino, località a ridosso del Lago di Garda, con una diramazione passante per i paesi Affi e Garda.

Il "trenino", offriva un servizio importante per collegare il centro città alla periferia della provincia e in particolare le zone del lago di Garda; infatti, partendo da Verona, faceva tappa a: Quinzano, Parona, Arbizzano, Negrar, Santa Maria di Negrar, Pedemonte, San Floriano, San Pietro in Cariano, Gargagnago, Sant'Ambrogio di Valpolicella, Domegliara, Sega di Cavaion, Affi, Albarè, Costermano, Pesina per giungere infine a Caprino. In Valpolicella, ed in particolare a San Pietro in Cariano, il convoglio faceva tappa in via Ingelheim numero 7; oggi lo stabile ospita le sedi della Pro Loco di San Pietro in Cariano e del Consorzio Pro Loco Valpolicella, enti presso i quali, abbiamo svolto il servizio civile nazionale per l'anno 2011 con un progetto denominato *Le Pro Loco e i Misteri del Territorio*.

Nell'ambito di questo progetto, abbiamo cercato di approfondire un aspetto del nostro territorio, la Valpolicella, che pochi ancora ricordano. La vecchia linea ferroviaria Verona - Caprino - Garda, era una risorsa importante per la popolazione valpolicellese in quanto dava la possibilità a numerosi cittadini di collegarsi velocemente sia alla città che al lago, senza dover spendere cifre insostenibili per l'epoca.

Oggi come allora, lo stabile di via Ingelheim 7 a San Pietro in Cariano, offre un servizio unico ed insostituibile: la

**promozione del territorio, al servizio della rievocazione, del ricordo e della tutela del patrimonio culturale immateriale della comunità.**

**Non c'è nulla di misterioso su quello che è stato appena descritto. Ma il grande scrittore della Valpolicella, Emilio Salgari, potrebbe essere stato talmente colpito da questa linea ferroviaria da inserire la figura del treno come mezzo di trasporto in molti dei suoi romanzi d'avventura? Un vero e proprio mistero, che tratteremo in uno dei capitoli di questo progetto.**

**Emma e Tania**

**Ringraziamo il signor Rinaldo Dal Negro per la sua gentile collaborazione e le informazioni che ci ha fornito.**

## Linea ferroviaria Verona – Caprino – Garda



*Il trenino partiva dalla tanto criticata stazione di Porta San Giorgio con una curva verso nord, poi percorreva una decina di metri di discesa, quindi un'altra curva per prendere, a fianco della strada, la direzione di Parona. Dopo aver superato alcuni incroci stradali, con passaggi a livello incustoditi, lasciava la città, mantendendosi sempre sul lato sinistro della carreggiata della strada per Trento. Prima di raggiungere Parona faceva una curva ad est e si allontanava dalla strada nazionale, entrava in due tunnel susseguentisi di circa 400 metri in totale ed arrivava nella stazioncina del paese posto sull'Adige "in una piccola insenatura dove in quel tempo esisteva un piccolo porto".*

Fino alla fine dell'Ottocento, la mobilità di Verona e provincia era relegata all'utilizzo di carrozze e cavalli per cui i tempi di percorrenza erano lunghi e faticosi.

L'idea di costruire una ferrovia nacque perché gli abitanti di Garda, Costermano, Bardolino ed Affi necessitavano di un collegamento alla città. In quegli anni infatti l'economia era basata quasi esclusivamente sull'agricoltura e l'istruzione dei ragazzi arrivava a malapena a qualche anno di scuola elementare. Era molto sentita la necessità di avere un mezzo di trasporto pubblico che potesse avvicinare tutti al centro del capoluogo e, soprattutto, che consentisse ai lavoratori di ambire ad un posto di lavoro diverso dall'ambito agricolo quindi presso le industrie che stavano sorgendo in città, e ai ragazzi meritevoli di potersi recare a Verona per ultimare gli studi e, magari, frequentare le medie.

Venne così istituito un comitato promotore che raccolse dei fondi per la costruzione di una linea ferroviaria e che dimostrò inoltre i benefici di tal progetto.

Questo comitato, sorto a San Pietro in Cariano, aveva sede a Milano e direzione a Verona poiché la provincia non avrebbe potuto sostenere interamente le spese di costruzione e manutenzione della rete, inoltre mancava una classe imprenditoriale disposta ad investire in nuovi settori.

Il comitato riuscì ad ottenere sia l'approvazione di tutti i comuni (ad eccezione di Garda) sia le autorizzazioni da parte del Ministero dei Lavori e del Ministero della Guerra, in quanto interessato ad una linea che andasse verso il confine austriaco passando da Caprino dove aveva sede una caserma degli Alpini. Avrebbe così potuto acquisire un'importante funzione strategica. Venne così firmato l'11 febbraio 1886 il Regio Decreto n. 3762 che permise l'inizio dei lavori.

A causa dell'arretratezza economica ed industriale che in quegli anni si viveva a Verona, i capitali che vennero investiti nella realizzazione della Ferrovia furono presi dalla "Società Anonima per la ferrovia Verona-Caprino-Garda" (FVCG) con sede a Milano.

Il 3 agosto 1889 fu finalmente inaugurata la tratta Verona Porta San Giorgio - Caprino, con il primo viaggio che si fermò a Quinzano, Parona, Santa Maria di Negrar, San Floriano, San Pietro in Cariano, Sega di Cavaion, Affi, Costermano, giungendo infine a Caprino.



All'inaugurazione parteciparono i dirigenti della Società Ferroviaria: il presidente Vonwiller, il direttore ing. Camis, il consigliere Serafini, rappresentante anche il prefetto veronese, e poi uno stuolo di onorevoli tra cui Righi e Antonio Guglielmi. Spiccavano anche, per la loro assenza, i rappresentanti ufficiali del Comune di Verona, dovuta alla sconfitta subita nella causa contro la Società Ferroviaria.

Il successo del primo tratto della ferrovia portò con se altre iniziative: nel 1893, per favorire l'afflusso dei viaggiatori alla stazione di Porta San Giorgio, la Giunta Comunale concordò con la ditta Carlini di Villafranca, per un sussidio di lire 1000 annue, un servizio di omnibus da Piazza Indipendenza e da San Giacomo alla stazione ferroviaria. Il prezzo del biglietto fu fissato a 10 centesimi fino a Piazza

**Indipendenza e fino a 20 centesimi per percorrere l'intera linea da Porta San Giorgio a San Giacomo.**

**Il servizio venne inaugurato il 2 Luglio 1893 e la partenza da Piazza Indipendenza avveniva in coincidenza con l'arrivo e la partenza dei treni da Porta San Giorgio.**

**Le vetture del servizio, costruite sul tipo del tram di Genova, erano trainate da due cavalli e nel periodo estivo venivano immesse in servizio vetture aperte.**



**Il progetto iniziale della rete ferroviaria, prevedeva anche la costruzione di un secondo tratto, Affi - Garda, che venne rimandata a causa dei ritardi nella**

**concessione dei sussidi governativi. Per accelerare i tempi, Nicola Gaiter, un colonnello a riposo dei Regi Carabinieri, costituì un secondo Comitato Promotore che ottenne un sussidio governativo per una concessione di settant'anni. Così, il 31 gennaio 1904 venne aperta la linea conclusiva Affi - Garda.**

**Nel 1910 la FVCG passò la ferrovia alla Società Veneta per la Costruzione e l'Esercizio di Ferrovie Secondarie Italiane, che la utilizzò soprattutto per esigenze belliche e ne ridusse le corse. Nel 1924 la Società Veneta passò la Ferrovia alla Provincia, la quale aumentò il numero di corse e ne progettò l'alimentazione elettrificata. Il progetto in realtà venne approvato ma mai realizzato a causa di difficoltà d'accordo tra l'Amministrazione e il Governo fascista.**

In seguito, nel giugno 1935 la ferrovia passa alla Società Anonima Esercizi Riuniti (SAER) che si trovò a dover gestire una linea ferroviaria con locomotive e vagoni vecchi e da restaurare.

Durante la Seconda Guerra Mondiale la Ferrovia subì molti danni: i tedeschi incanalarono il traffico su questa linea, sovraccaricandola di corse; inoltre, a causa dei bombardamenti, venne spezzata in diciannove punti. Il 25 aprile 1945 venne distrutto il ponte della Sega, ricostruito l'anno successivo a carico dello Stato.



Negli anni successivi alla guerra, il ruolo della ferrovia divenne decisivo: tutti gli sfollati delle campagne veronesi utilizzavano infatti la linea per poter raggiungere il capoluogo; questa fu l'occasione per rafforzare il ruolo della ferrovia, migliorandone le condizioni e riordinare quello che era stato distrutto nel periodo bellico.

Uno dei maggiori sostenitori della linea ferroviaria, fu il giornalista valpolicellese Giuseppe Silvestri. Sostenne le sue argomentazioni a favore del treno con fervore, tra cui per esempio l'utilità della fermata di San Floriano, che serviva per poter raggiungere con più facilità le vicine frazioni Valgatara e Marano, ma alla fine dei conti, prevalsero le argomentazioni a sfavore della ferrovia. L'inadeguatezza e l'età dei mezzi locomotiva, le spese da sostenere per le migliorie, per la manutenzione, per il personale, i numerosi passaggi a livello

che rallentavano il traffico automobilistico oltre all'aumento dell'incisività di questo settore, minavano le basi della sicurezza della linea ferroviaria.

La fine della ferrovia stava arrivando.



Il 1° luglio 1956 venne soppresso il primo tratto della linea, Affi-Garda, e il 31 dicembre dello stesso anno toccò al tratto Domegliara-Caprino.

Il tratto superstite, Domegliara-Verona, rimase aperto fino alla conclusione dei lavori di costruzione della linea in Valpolicella, per essere poi soppresso definitivamente nel 1959. L'ultima corsa, con partenza da Domegliara e arrivo a Verona, si tenne alle ore 20.15 del giorno 30 aprile 1959.



Indice delle foto

In ordine di apparizione:

Figura 1: operai al lavoro per la costruzione del tratto di binario nei pressi di Affi (archivio G. Buffatti)

Figura 2: vista della stazione di Porta San Giorgio (archivio G. Zenari)

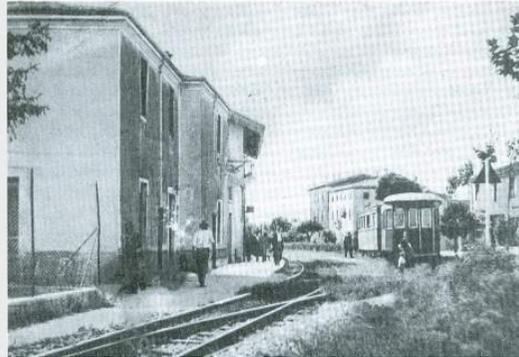
Figura 3: tratto ferroviario di Garda (archivio G. Zenari)

Figura 4: scalinata d'accesso alla stazione di Porta San Giorgio (foto G. Bertucci)

Figura 5: operai e personale della ferrovia di Caprino alla fine dell'800 (archivio C. Cinquetti, Caprino)

Figura 6: particolare del frontespizio del depliant dell'orario 1910 (archivio R. Rigato)

## La stazione ferroviaria di San Pietro in Cariano



*A Parona inizia la Valpolicella. Il treno raggiungeva il paesino di Arbizzano e proseguiva per la frazione Santa Maria di Negrar. La stazione era vicina alla pieve e del santuario della Madonna del Carmine. Qui si intravedeva un magnifico panorama tra le verdi vallate con i Monti Lessini alle spalle. Superata la stradina per il santuario, si scendeva a Pedemonte. La fermata era prevista nel centro vicino alla chiesa neoclassica. Si puntava poi a nord verso San Floriano. Poi altra discesa e altra curva per raggiungere San Pietro, il centro della Valpolicella attorniato dai vigneti. Girando verso sud lungo la valle con in alto la pieve di San Giorgio Ingannapoltron, il trenino scendeva in rettilineo dopo una leggera curva a Domegliara, il paese delle grandi cave di marmo.*

Dove adesso c'è la strada principale attuale di San Pietro in Cariano, il secolo scorso sorgeva la ferrovia della linea Verona - Caprino - Garda; all'epoca, la strada principale era quella che proveniva da Lenguin e che correva lungo il muro di Villa Ottolini - Lebrecht di San Floriano, che al tempo si chiamava via Nova. Non era asfaltata, ma una strada piena di sassi e buche. Per le strade non c'era tanto traffico, il mezzo più comune era la bicicletta che non tutti avevano perciò se la prestavano. Circolavano per lo più carri trainati da buoi e cavalli. Il tipo di motrice usato, non permetteva al convoglio di superare i 30 km orari e spesso costituiva un problema; infatti, sia il terreno che il percorso seguito dai binari, erano un continuo sali e scendi che rendeva difficile il percorso del treno che spesso doveva fermarsi per alleggerire il carico o addirittura essere spinto dagli stessi passeggeri. Il tratto più soggetto a questo problema era la salita di Semonte, il tratto dell'arteria principale della Valpolicella tra Pedemonte e San Floriano.

Durante il viaggio inaugurale del 3 agosto 1889, il convoglio fece tappa a San Pietro in Cariano, in cui il sindaco dell'epoca, signor Boselli, accolse i passeggeri con un rinfresco a base di liquori, caffè, mistrà all'anice e recioto. Il tutto rallegrato dalla Banda locale sulle note della Marcia Reale.



Uno dei grandi vantaggi che apportò la linea ferroviaria al territorio della Valpolicella, fu quella di facilitare l'esportazione di prodotti tipici locali, in particolare dei suoi pregiati vini. Prima l'esportazione era assai difficoltosa in quanto effettuata con carri a trazione animale.



La stazione ferroviaria di San Pietro in Cariano

Nel 2000, lo stabile che ospitava la stazione ferroviaria di San Pietro in Cariano, ha subito dei restauri che hanno portato alla possibilità di fondare la sede del Consorzio

Pro Loco Valpolicella in via Ingelheim 7, San Pietro in Cariano.

Il Consorzio Pro Loco Valpolicella è composto da 8 pro loco: Pro Loco Breonio, Pro Loco Gargagnago, Pro Loco Molina, Pro Loco Pescantina, Pro Loco Sant'Anna D'Alfaedo, Pro Loco S. Giorgio di Valpolicella, Pro Loco San Pietro in Cariano, Pro Loco Volargne. Insieme, s'impegnano anno dopo anno nella promozione del territorio sia a livello locale sia a livello internazionale. Presso il Consorzio, questo è possibile grazie all'apertura nel 2002 di un ufficio I.A.T. della Valpolicella e alla disponibilità per i turisti di un punto di appoggio e riferimento per tutta la vallata in cui si possono reperire depliant informativi (stampati nell'anno 2008 nell'ambito di un progetto di Servizio Civile) riguardanti ogni comune valpolicellese, oltre a due guide riguardanti ospitalità e cantine. Attraverso il servizio IAT, inoltre, è possibile reperire materiale relativo anche alla Provincia di Verona e in particolare il vicino Lago di Garda.

**Dal dicembre del 2004, il Consorzio si avvale di un altro valido strumento per la promozione territoriale: il portale online [www.valpolicellaweb.it](http://www.valpolicellaweb.it)**

**Il sito, disponibile sia nella versione italiana che inglese, offre al potenziale visitatore che si avvicina per la prima volta alla Valpolicella, ottimi spunti su cosa fare, cosa vedere, dove alloggiare, dove degustare ottimo vino e prodotti tipici, oltre ad offrire un elenco di eventi e manifestazioni costantemente aggiornato, attività che rivolge il portale anche al cittadino locale che vuole essere informato delle attività del suo paese.**

**Dal giugno 2006, il Consorzio ha stipulato con il Comune di Fumane, una convenzione per la gestione e promozione delle visite guidate al sito preistorico Grotta di Fumane, per cui organizza da quattro anni, il Preistoria Festival, dedicato interamente alla grotta e che prevede passeggiate naturalistiche, convegni, visite notturne al sito e una giornata finale dedicata ai bambini che potranno usufruire delle attività didattiche proposte.**

**Il Consorzio ha inoltre in gestione anche la programmazione delle visite e di attività culturali a Villa Del Bene, grande complesso del XV secolo, localizzato a Volargne, Dolcè.**

**Indice delle foto**

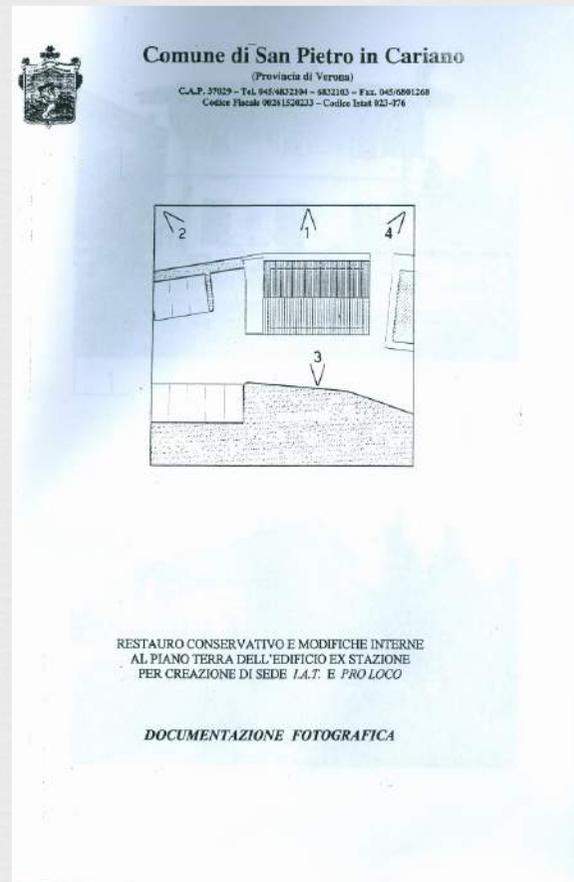
**In ordine di apparizione:**

**Figura 7: piazzale della stazione di San Pietro in Cariano negli anni '20 (archivio A. Perantoni)**

**Figura 8: la stazione di San Floriano in una cartolina degli anni '20 (Biblioteca Civica di Verona)**

**Figura 9: piazza a Pedemonte ai primi del '900 (Cartolina della Biblioteca Civica di Verona)**

## Frontespizio del progetto di restauro dello stabile

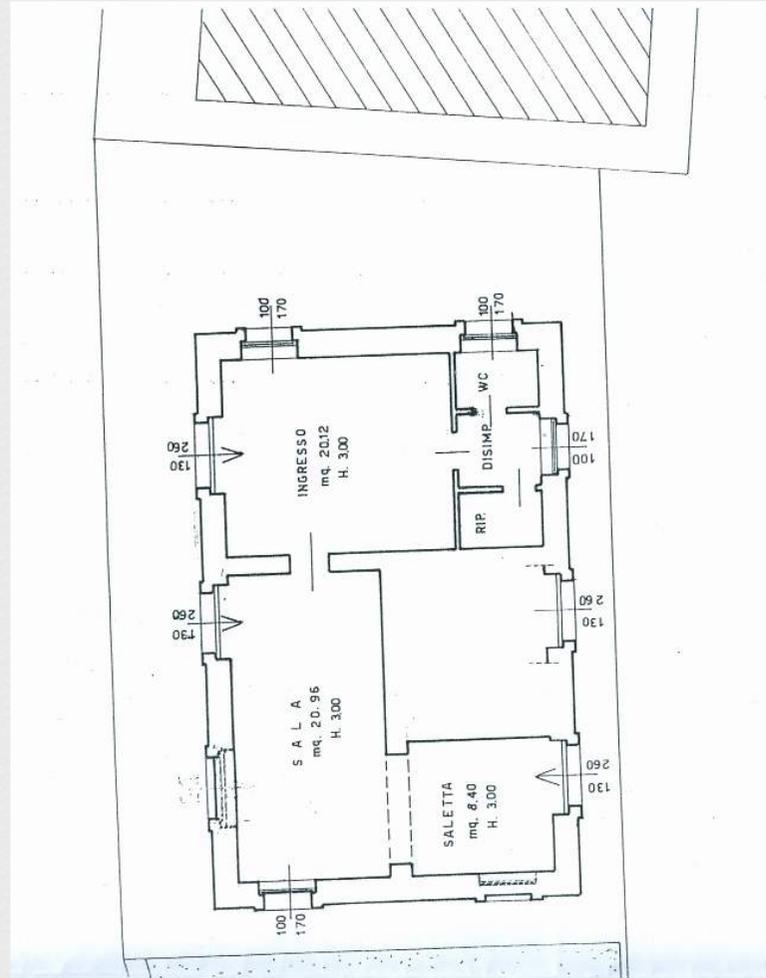


Vedute dello stabile prima del restauro



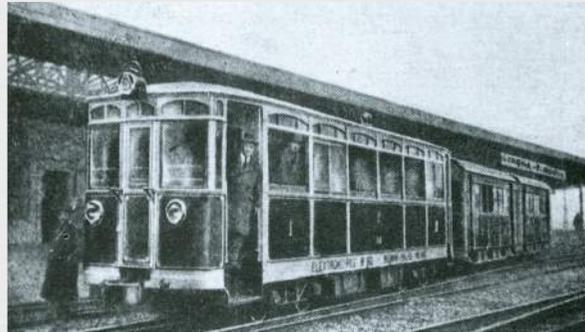


### Mappa dello stabile prima del restauro





## Le locomotive

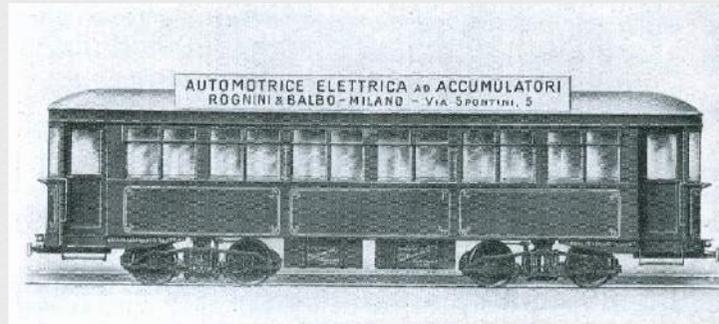


Dapprincipio, le locomotive assegnate alla Linea Verona - Caprino - Garda furono a vapore e fornite dalla Henschel & Sohn e dalla Krauss; in seguito, con la decisione dell'Amministrazione Provinciale di ammodernare i materiali in dotazione per la linea, vennero introdotte le automotrici ad accumulatori a carrelli e a due assi, fornite dalla ditta Rognini & Balbo.

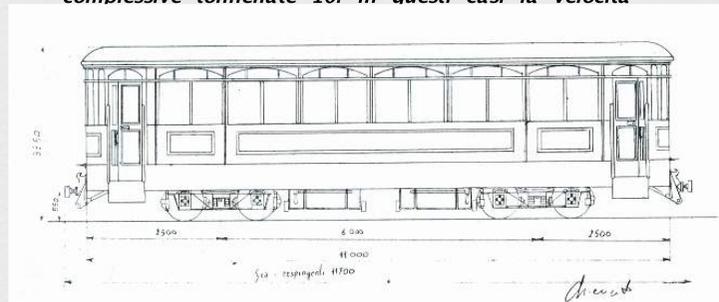
Di seguito la descrizione della motrice ad accumulatori tratta da *Un vecchio trenino. La ferrovia Verona/Caprino/Garda di Chiericato e Rigato*.

*Sull'esempio della tramvia Lonigo-Cologna Sambonifacio, anche la ferrovia Udine-San Daniele, [...] ha deciso di adottare la trazione elettrica ad accumulatori.*

*La trasformazione viene eseguita dalla stessa Ditta ROGNINI e BALBO che ha adottato una motrice a due carrelli del peso a vuoto di circa kg. 14.800, lunghezza della cassa m. 10,40, larghezza m. 2,10, altezza m.*



*La motrice può trainare una ed anche due vetture rimorchi della capacità di 50-60 passeggeri ciascuna, oppure una vettura passeggeri ed un vagone merci di complessive tonnellate 10: in questi casi la velocità*



*pratica è risultato di oltre due lire a chilometro per la trazione a vapore e di l. 1,85 per la trazione con motore a scoppio, secondo recenti dati di consumo forniti dalle Case costruttrici (Rivista L'Auto Italiana, del 25 febbraio 1924).*

Indice delle foto

*Il costo di manutenzione per le parti elettriche e meccaniche è inferiore del 30% del costo di manutenzione rispetto alle locomotive a vapore o con motore a scoppio.*

In ordine di apparizione:  
 Figura 10: transito alla stazione di Porta Nuova della automotrice ad accumulatori Rognini & Balbo nell'anno 1925 (archivio degli autori Chiericato e Rigato)

Figura 11: tratta dalla locandina pubblicitaria dell'automotrice ad accumulatori Rognini & Balbo (archivio R. Rigato)

Figura 12: figurino quotato della automotrice Rognini & Balbo (disegno di Chiericato)

## Emilio Salgari e il trenino



**I misteri e le leggende intorno alla vita e all'opera di Emilio Salgari le troviamo anche su questo libricino. Emilio Salgari può essersi ispirato al trenino da averlo inserito nei suoi romanzi?**

**Probabile. Nel 1989, anno in cui ci fu l'inaugurazione della stazione Verona - Caprino - Garda, lo scrittore veronese si trovava proprio a Verona: scriveva infatti per l'"Arena".**

**Sarà proprio per questo che cita il mezzo in molte delle sue opere?**

**Certo è che l'orizzonte narrativo di Salgari è decisamente più vasto ed aperto rispetto ad altri numerosi colleghi. Il viaggio, in particolare, trascina i personaggi salgariani nelle terre e nei mari più disparati e lontani, non**

solo su imbarcazioni, ma anche su mezzi di locomozione più moderni come la mongolfiera, la bicicletta ed il treno.

Ne *La sovrana del campo d'oro* (1905) il treno rappresenta un simbolo di libertà che corre verso l'avventura; Salgari valorizza la ferrovia, la rapidità dei viaggi e la forza operante degli uomini.

La macchina fumante e rumorosa implica un nuovo ritmo di vita, una nuova concezione dell'estensione. All'interno i viaggiatori subiscono la velocità del treno, sono trasportati dal progresso e da un nuovo dinamismo. Il treno diventa l'emblema di una forma concreta di rivoluzione industriale.

Ne *Le meraviglie del 2000* (1907) Salgari immagina una linea ferroviaria che avanza nel sottosuolo, tramite gallerie di una circonferenza di cinque metri, che, passando sotto l'Oceano Atlantico, arriva sino al Polo Nord. Le stazioni sono enormi prefabbricati di metallo. I treni, composti da vetture cilindriche, non viaggiano su rotaie, bensì sono spinti da un sistema di aria compressa. La novità di questo treno futurista è il suo avanzare senza sforzo. La velocità domina uomini e condiziona la loro vita, il cervello subisce uno sconvolgimento tale che perde ogni capacità di controllo.

Salgari considera il treno come simbolo dell'avanzamento rettilineo e accelerato della società umana. La ferrovia "cancella" le frontiere ed incarna il progresso trasformando le nozioni elementari del tempo e dello spazio e mettendo a portata di mano la patria lontana e le persone care.

Tuttavia, la natura ancora selvaggia e i suoi animali restano parte importante dei romanzi salgariani: infatti il treno finisce col fermarsi e il viaggio prosegue con un altro mezzo come gli animali (cavalli o elefanti). Lo slancio innovatore della

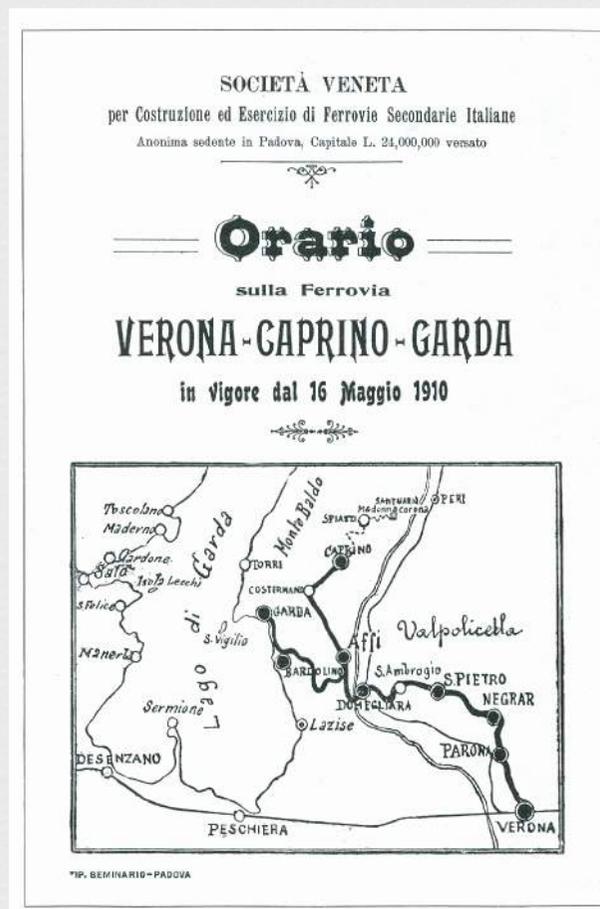
macchina raggiunge un certo limite, oltre al quale essa cede il passo al ritmo più sinuoso e più lento della natura.

È difficile stabilire se il popolare scrittore abbia mai preso il trenino per spostarsi dalla Valpolicella alla città di Verona, dove lavorava, non ci sono infatti documenti o materiali in cui ne parli.

Certo è che nelle poche occasioni in cui egli ha avuto modo di parlare di se stesso ha, volentieri, mentito.

## Appendice

### Frontespizio del depliant dell'orario 1910



Archivio R. Rigato

Orari murali dal primo maggio 1944 gestione SAER

**S. A. E. R.**  
**FERROVIA VERONA - CAPRINO - GARDA**  
**Orario dal 1 MAGGIO 1944**

Prezzo biglietti da e ret. Verona		Da VERONA ad AFFI e CAPRINO												STAZIONI				
1. di	3. di	2. Acc.	324. Verona	1. Acc.	6. Acc.	5. Acc.	12. Verona	13. Verona	8. Acc.	12. Acc.								
0,30	0,70	65	74	012	1215	1310	1720	1890										
2,30	2,70	65	81	012	1215	1310	1720	1890										
3,10	2,60	65	81	012	1215	1310	1720	1890										
4,30	3,50	65	81	012	1215	1310	1720	1890										
5,10	4,20	65	81	012	1215	1310	1720	1890										
5,90	4,70	65	81	012	1215	1310	1720	1890										
7,40	6, -	65	81	012	1215	1310	1720	1890										
8,20	6,60	65	81	012	1215	1310	1720	1890										
9, -	7,20	65	81	012	1215	1310	1720	1890										
11, -	8,70	65	81	012	1215	1310	1720	1890										
11,50	9,30	65	81	012	1215	1310	1720	1890										
12,40	9,90	65	81	012	1215	1310	1720	1890										
13,70	11, -	65	81	012	1215	1310	1720	1890										

Da (Verona) ad AFFI e GARDA		STAZIONI	
32. Acc.	424. Verona	35. Acc.	40. Verona
4,20	6,12	12,15	18,50
7,50	10,00	13,40	20,50
8,90	10,50	13,90	21,50
8,90	11,90	14,90	22,50
8,90	11,90	14,90	22,50

Verona, 17 Marzo 1944.

E' vietata l'affiliazione al pubblico senza la prescritta marca da bollo.



# Manifesto murale dell'orario del 16 maggio 1910

Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di Ferrovie Secondarie Italiane  
 Direzione centrale in Padova - Capitali L. 25.000.000 (interamente versati)

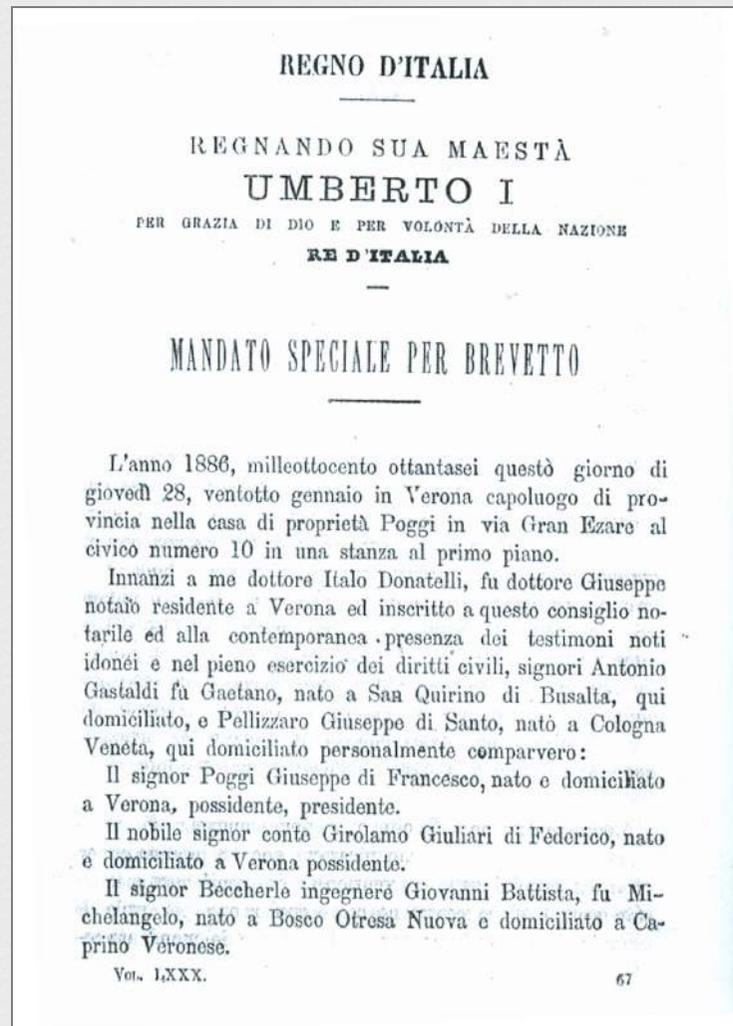
## ORARIO

SULLA FERROVIA  
**Verona - Caprino - Garda**  
 dal 16 Maggio 1910

DA VERONA A CAPRINO							DA CAPRINO A VERONA							
STAZIONI	832	834	836	838	840	842	838	836	834	832	830	828	826	824
	Mezz.	Mezz.	Mezz.	Mezz.	Mezz.	Mezz.	Mezz.	Mezz.						
VERONA	8.30	8.55	9.20	9.50	10.00	10.10	CAPRINO	6.10	6.35	6.55	7.15	7.45	8.05	8.30
Ardesio	8.37	9.0	9.27	9.57	10.07	10.17	Passar	6.41	6.59	7.20	7.40	8.00	8.20	8.45
Barbano	8.38	9.0	9.30	10.00	10.10	10.20	Costermano	6.51	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.39	9.03	9.31	10.01	10.11	10.21	Ardesio	6.52	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Verona	8.40	9.04	9.32	10.02	10.12	10.22	ATI	6.53	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.41	9.05	9.33	10.03	10.13	10.23	ATI	6.54	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.42	9.06	9.34	10.04	10.14	10.24	ATI	6.55	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.43	9.07	9.35	10.05	10.15	10.25	ATI	6.56	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.44	9.08	9.36	10.06	10.16	10.26	ATI	6.57	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.45	9.09	9.37	10.07	10.17	10.27	ATI	6.58	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.46	9.10	9.38	10.08	10.18	10.28	ATI	6.59	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.47	9.11	9.39	10.09	10.19	10.29	ATI	7.00	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.48	9.12	9.40	10.10	10.20	10.30	ATI	7.01	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.49	9.13	9.41	10.11	10.21	10.31	ATI	7.02	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.50	9.14	9.42	10.12	10.22	10.32	ATI	7.03	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.51	9.15	9.43	10.13	10.23	10.33	ATI	7.04	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.52	9.16	9.44	10.14	10.24	10.34	ATI	7.05	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.53	9.17	9.45	10.15	10.25	10.35	ATI	7.06	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.54	9.18	9.46	10.16	10.26	10.36	ATI	7.07	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.55	9.19	9.47	10.17	10.27	10.37	ATI	7.08	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.56	9.20	9.48	10.18	10.28	10.38	ATI	7.09	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.57	9.21	9.49	10.19	10.29	10.39	ATI	7.10	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.58	9.22	9.50	10.20	10.30	10.40	ATI	7.11	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	8.59	9.23	9.51	10.21	10.31	10.41	ATI	7.12	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.00	9.24	9.52	10.22	10.32	10.42	ATI	7.13	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.01	9.25	9.53	10.23	10.33	10.43	ATI	7.14	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.02	9.26	9.54	10.24	10.34	10.44	ATI	7.15	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.03	9.27	9.55	10.25	10.35	10.45	ATI	7.16	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.04	9.28	9.56	10.26	10.36	10.46	ATI	7.17	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.05	9.29	9.57	10.27	10.37	10.47	ATI	7.18	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.06	9.30	9.58	10.28	10.38	10.48	ATI	7.19	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.07	9.31	9.59	10.29	10.39	10.49	ATI	7.20	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.08	9.32	10.00	10.30	10.40	10.50	ATI	7.21	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.09	9.33	10.01	10.31	10.41	10.51	ATI	7.22	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.10	9.34	10.02	10.32	10.42	10.52	ATI	7.23	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.11	9.35	10.03	10.33	10.43	10.53	ATI	7.24	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.12	9.36	10.04	10.34	10.44	10.54	ATI	7.25	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.13	9.37	10.05	10.35	10.45	10.55	ATI	7.26	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.14	9.38	10.06	10.36	10.46	10.56	ATI	7.27	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.15	9.39	10.07	10.37	10.47	10.57	ATI	7.28	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.16	9.40	10.08	10.38	10.48	10.58	ATI	7.29	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.17	9.41	10.09	10.39	10.49	10.59	ATI	7.30	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.18	9.42	10.10	10.40	10.50	11.00	ATI	7.31	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.19	9.43	10.11	10.41	10.51	11.01	ATI	7.32	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.20	9.44	10.12	10.42	10.52	11.02	ATI	7.33	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.21	9.45	10.13	10.43	10.53	11.03	ATI	7.34	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.22	9.46	10.14	10.44	10.54	11.04	ATI	7.35	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.23	9.47	10.15	10.45	10.55	11.05	ATI	7.36	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.24	9.48	10.16	10.46	10.56	11.06	ATI	7.37	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.25	9.49	10.17	10.47	10.57	11.07	ATI	7.38	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.26	9.50	10.18	10.48	10.58	11.08	ATI	7.39	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.27	9.51	10.19	10.49	10.59	11.09	ATI	7.40	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.28	9.52	10.20	10.50	11.00	11.10	ATI	7.41	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.29	9.53	10.21	10.51	11.01	11.11	ATI	7.42	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.30	9.54	10.22	10.52	11.02	11.12	ATI	7.43	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.31	9.55	10.23	10.53	11.03	11.13	ATI	7.44	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.32	9.56	10.24	10.54	11.04	11.14	ATI	7.45	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.33	9.57	10.25	10.55	11.05	11.15	ATI	7.46	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.34	9.58	10.26	10.56	11.06	11.16	ATI	7.47	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.35	9.59	10.27	10.57	11.07	11.17	ATI	7.48	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.36	10.00	10.28	10.58	11.08	11.18	ATI	7.49	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.37	10.01	10.29	10.59	11.09	11.19	ATI	7.50	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.38	10.02	10.30	11.00	11.10	11.20	ATI	7.51	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.39	10.03	10.31	11.01	11.11	11.21	ATI	7.52	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.40	10.04	10.32	11.02	11.12	11.22	ATI	7.53	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.41	10.05	10.33	11.03	11.13	11.23	ATI	7.54	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.42	10.06	10.34	11.04	11.14	11.24	ATI	7.55	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.43	10.07	10.35	11.05	11.15	11.25	ATI	7.56	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.44	10.08	10.36	11.06	11.16	11.26	ATI	7.57	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.45	10.09	10.37	11.07	11.17	11.27	ATI	7.58	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.46	10.10	10.38	11.08	11.18	11.28	ATI	7.59	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.47	10.11	10.39	11.09	11.19	11.29	ATI	8.00	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.48	10.12	10.40	11.10	11.20	11.30	ATI	8.01	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.49	10.13	10.41	11.11	11.21	11.31	ATI	8.02	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.50	10.14	10.42	11.12	11.22	11.32	ATI	8.03	7.10	7.30	7.50	8.10	8.30	8.55
Ardesio	9.51	10.15	10.43	11.13	11.23	11.3								

## Mandato speciale per brevetto

28 gennaio 1886



1058

Il signor Fraccarolli ingegner Giuseppe, fu Flaminio, nato e domiciliato a San Pietro Incariano.

Ed essi comparsi a me cogniti, facendo tutti, quali rappresentanti il comitato promotore della ferrovia da Verona a Caprino, mi hanno dichiarato di voler nominare, come coll'atto presente nominano in procuratori speciali i signori Mazzoni Francesco del fu Eugenio domiciliato in Verona, membro del comitato ed avvocato Achille Fagioli domiciliato in Legnago consulente legale del comitato stesso, conferendo ad essi la facoltà di rappresentanti nella convenzione da stipularsi colle Lorò Eccellenze i ministri dei lavori pubblici e delle finanze per conto dell'amministrazione dello Stato onde ottenere la concessione per decreto reale della ferrovia da Verona a Caprino, costruzione ed esercizio secondo il progetto di massima degli ingegneri Fraccarolli, Silvestri e Beccherle del 23 giugno 1884 colle modificazioni successive approvate dal regio ministero dei lavori pubblici, e sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite dalle leggi 29 giugno 1873, numero 1475 serie II, 20 marzo 1865, allegato F, 29 luglio 1879 numero 5002 (serie II), e 5 giugno 1881 numero 240 (serie III), e sotto l'osservanza altresì delle altre norme e prescrizioni che si contengono nel capitolato speciale per la concessione della costruzione e dell'esercizio della detta strada ferrata Verona a Caprino proposta dal regio ministero dei lavori pubblici in numero 30 articoli i quali si allegano al presente mandato come parte integrante. (Omissis).

Viene inoltre data facoltà ai signori mandatari di conoscere e stipulare quelle modificazioni che crederanno opportune nei termini della convenzione e del capitolato speciale suindicato e di concentrarne come crederanno più utile la forma e di sottoscrivere per conto e nome del mandante co-

1059

mitato promotore il quale dichiara fino da ora di ritenere per valido e obbligatorio l'operato dei mandatarî suddetti.

In una parola per l'atto di cui sopra accordano ai suddetti loro procuratori le più ampie ed illimitate facoltà in mode che non si possa loro opporre deficienza o indeterminatezza di mandato.

Tanto hanno le parti operato e convenuto dichiarando che il presente è conforme alla loro volontà.

Fatto, celebrato, pubblicato mediante lettura che ne feci alle parti in presenza dei testimoni i quali tutti meco si firmano.

Venni dispensato dalla lettura dell'allegato. Scritto da persona di mia fiducia sopra un foglio da lire 2.40 del quale vennero occupate facciate tre e parte della presente.

*Firmati:* GIUSEPPE POGGI.  
GIROLAMO GIULIANI.  
BECCHERLE GIOVANNI BATTISTA.  
FRACCAROLLI ingegner GIUSEPPE.  
ANTONIO GASALDI, testimoniaio.  
PELLEZZARO GIUSEPPE, testimoniaio.  
ITALO dottor DONATELLI, fu Giuseppe di Verona.

Visto si dichiara autografa la premessa firma del notaio Italo dottor Donatelli, residente in Verona.

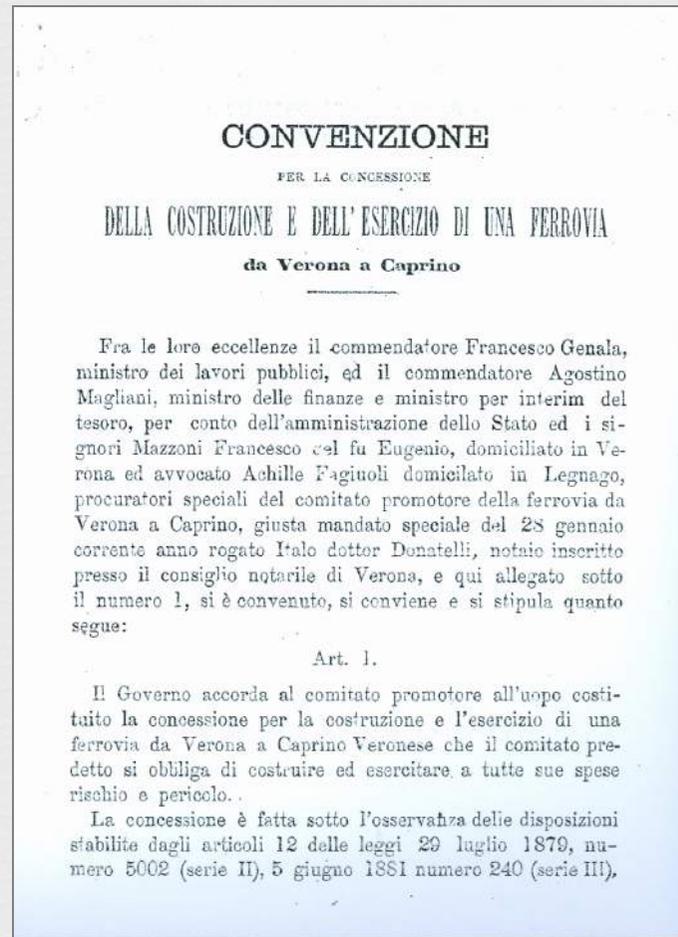
Verona, addì 28 gennaio 1886, milleottocentoottantasei.

Il presidente del tribunale civile e correzionale

F. PAGLIACCI.

F. ALLEGRI.

**Convenzione per la concessione della  
costruzione e dell'esercizio  
4 febbraio 1886**



1056

delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato F, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, non chè di quelle della presente convenzione e del capitolato relativo ad essa allegato sotto il numero II.

## Art. 2.

Lo Stato accorda per la concessione di questa linea un sussidio annuo di lire mille al chilometro per anni 35, esclusi i tratti che non hanno sede propria, a decorrere dall'apertura all'esercizio di detta linea regolarmente autorizzata.

## Art. 3.

La presente convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per decreto reale.

Fatto a Roma, quest'oggi quattro del mese di febbraio dell'anno milleottocentottantasei.

*Il ministro dei lavori pubblici*

FRANCESCO GENALE.

*Il ministro delle finanze intem del tesoro*

AGOSTINO MAGLIANI.

*I procuratori speciali al comitato promotore della ferrovia Verona-Capriano*

FRANCESCO MAZZONI, ACHILLE FAGIOLI, LEOPOLDO PULLE, deputato anche pel collega RIGHI, testimonia, deputato MARCO MINISCALCHI, TRIZZO, testimonia.

*Il capo sezione delegato alla stipulazione dei contratti*

*del ministero dei lavori pubblici*

MARIANO FRIGERI.

**Regio decreto  
11 febbraio 1886**

1052

N. 3762 (Serie 3<sup>a</sup>).

**REGIO DECRETO** *che approva la convenzione stipulata il 4 febbraio 1886 per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia economica da Verona a Caprino.*

11 febbraio 1886

*(Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del Regno il 10 aprile 1886, n. 84)*

— — —  
**UMBERTO I**

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE  
RE D'ITALIA

In virtù della facoltà concessa al Governo coll'art. 42 della legge 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2<sup>a</sup>);

Sentito il consiglio superiore dei lavori pubblici ed il consiglio di Stato;

Udito il consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato pei lavori pubblici e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvata la convenzione stipulata il giorno 4 febbraio 1886 tra i ministri dei lavori pubblici e delle finanze per l'amministrazione dello Stato ed

1053

il comitato promotore di una ferrovia da Verona a Caprino rappresentato dai sig. Mazzoni Francesco e Faggiuoli Achille per la concessione al comitato medesimo della costruzione e dello esercizio di detta ferrovia.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserito nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

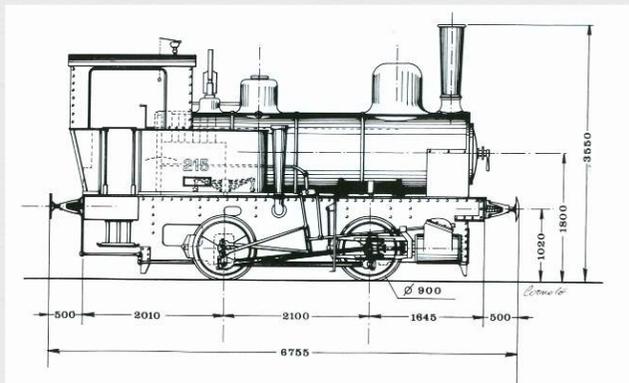
Dato a Roma, addì 11 febbraio 1886.

UMBERTO

*Registrato alla Corte dei conti addì 8 aprile 1886.  
Reg. 149. Atti del Governo a f. 18. PELLIZZOLI  
Luogo del Sigillo. V. Il Guardasigilli D. TAJANI.*

GENALA.  
A. MAGLIANI

**Schema locomotive n° 210÷215 SV, assegnate  
alla ferrovia Verona - Caprino - Garda**



**Locomotiva Henschel n° 215 SV, già n° 7 della  
ferrovia Verona - Caprino - Garda (FVCG)**



(Foto G. E. Baddeley)

## Bibliografia

AA. VV., *Vuto che te la conta o vuto che te la diga? San Floriano raccontato da nonni e bambini*, San Pietro in Cariano (VR), 1996, Scuola elementare a tempo pieno di San Floriano

G. CHIERICATO e M. DESTI BARATTA, *La stazione di Affi oltre un secolo di storia locale*, Affi, 2009, Biblioteca Comunale di Affi

G. CHIERICATO e R. RIGATO, *Un vecchio trenino. La ferrovia Verona/Caprino/Garda*, Verona, 1993, Civiltà Veronese Progetti

G. CORNOLÒ, *La Società Veneta Ferrovie*, Ponte San Nicolò (PD), 2005, Duegi Editrice

R. DAL NEGRO, *“Dalla linea ferroviaria Verona/Caprino/Garda alla strada provinciale della Valpolicella”*, articolo apparso sul bollettino *Pro Valpolicella* n° 3, San Pietro in Cariano, giugno 2009, Consorzio Pro Loco Valpolicella

G. GANZERLA, *Binari sul Garda*, Desenzano (BS), 2004, Associazione “Carlo Brusa”

L. GUIDOBALDI, *Il treno - simbolo di progresso nell'opera di Emilio Salgari*, articolo tratto dal periodico *Prahos*, anno XXV - numero due/tre - dicembre 2011.

