universität innsbruck
Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Studio di confronto fra le due linee tramviarie Lavis-Moena ed Egna-Moena

Riccabona, Vittorio

Trento, [1907]

urn:nbn:at:at-ubi:2-7392

Studio di confronto

fra le due linee tramviarie

LAVIS-MOENA ed EGNA-MOENA

del D.r Vittorio Riccabona.

[1907]

(97. 1 Tab. 1

UB INNSBRUCK
+C94269706

Una questione Trentina di primo ordine s'impone al paese: il tram Lavis-Moena. Per quanto varii fattori abbiano tentato di soffocarla essa non vuole morire, e risorge ad ogni istante. Ora si tenta di nuovo di farla dimenticare col servizio delle automobili: ma questo servizio, già introdotto da Egna-Predazzo, aumentando il movimento, dimostra sempre più l'importanza di una comunicazione moderna fra la bella e ricca ed operosa Valle di Fiemme ed il resto del mondo civilizzato.

Si disputa fra i due progetti di Trento e di Bolzano: alla fine però toccherà alla Valle di Fiemme a pronunciare l'ultima parola, e perciò è necessario che abbia il modo di esaminare a fondo le due linee che le vengono proposte, onde fare una scelta coscienziosa e realmente conforme ai suoi veri interessi materiali e morali, ed ai suoi futuri destini.

Ho dunque pensato di fare uno spassionato confronto delle due linee a base di cifre, che espongo al giudizio del pubblico, e particolarmente della Valle di Fiemme, nell'intendimento di concorrere da parte mia con le modeste mie forze alla soluzione dell'importante problema.

Non nascondo la mia opinione sulla linea da preferirsi, ma la fondo sulle cifre che potranno essere controllate da ognuno e corrette se non corrispondono al vero.

La cosa è di troppa importanza perchè si possa procedere con imprudente precipitazione, ma anche troppo intorbidita da varie passioni, perchè si debba nascondere la verità a chi fosse disposto ad offrire milioni alla sua realizzazione.

Nel momento presente poi in cui i deputati stanno concretando col ministro presidente un programma economico per il Trentino, è impossibile sorvolare la questione di questa linea, che è la più importante fra tutte quelle che furono proposte al paese, e da cui dipende l'avvenire economico non solo della valle dell'Avisio, ma in modo particolare della città di Trento.

Sarò lieto se mi riuscirà di convincere questi due principali interessati.

Spesa di costruzione Linea da Egna-Predazzo.

Per fare un confronto di questa linea con la Lavis-Moena bisogna o ridurre quest'ultima alla percorrenza fino a Predazzo, od estendere la prima fino a Moena. Preferisco questo secondo metodo perchè il confronto riesce più completo.

A dire il vero i dati relativi alla Egna-Predazzo non furono mai comunicati che ad alcuni membri della Comunità generale in piena segretezza sicchè sono costretto a pescarli in quegli scarsi cenni che furono pubblicati dai giornali.

Però il d.r Kinsele fece comunicazione di alcune cifre sommarie al Consiglio comunale di Bolzano, e si sa quindi che la spesa di costruzione della linea ad adesione (di quella a ruota dentata non credo prezzo dell'opera di occuparmene) con esercizio elettrico, esclusa la Centrale elettrica, è di Cor. 6.200.000.

E naturale che a questa cifra bisogna aggiungere la spesa della Predazzo-Moena che possiamo desumere dagli studi Stern e Haferl già fatti per la Lavis-Moena e che è di C. 931.874.

Ma a questi due importi bisogna pur anco aggiungere la spesa per una linea complementare da Molina al Cella fino alla ferrovia principale, che sarà di almeno 4 Chil. con una cifra certo non inferiore a 400.000 C.

Questo tronco è indispensabile, poichè altrimenti o mancherà affatto il traffico dei legnami da Molina, che andranno come prima per carro, o si dovranno fare per i legnami tariffe così basse che

si lavorerà in piena perdita, cosicchè la soluzione meno dispendiosa sarà ancora la costruzione anche di questa linea suppletoria d'altronde sempre promessa dai Bolzanini, ma non compresa nella cifra suddetta.

Avremo quindi questa spesa complessiva:

Egna-Predazzo	Kil. 45	C. 6.200.000
Predazzo-Moena	» 9	» 931.874
Molina-Cella	» 4	» 400.000
Totale	Kil. 58	C. 7.531.874

Linea Lavis-Moena.

Abbiamo in proposito due studi, quello dell'Ing. De Pretis e quello della ditta Haferl.

Essi danno questi due risultati:

Prog. De Pretis	Kil. 70	— C. 8.250.032
» Haferl	» 70	— » 9.300.000
Differenza		— C. 1.049.968

Questa differenza in più del progetto Haferl venne dall'ing. Depretis spiegata in due circostanziate relazioni del 21 luglio 1904 e del 25 maggio 1905 nelle quali egli, ammettendo che dall'epoca del primo progetto è aumentata la spesa della mano d'opera, aggiunge al suo preventivo originario circa 500.000 C. in più, portandolo così alla cifra surriportata di C. 8.256.032 (energia elettrica compresa): ma osserva che rimane ancora una considerevole differenza fra i due progetti, prima di tutto per una variante al progetto Haferl assai dispendiosa nella Valle di Lisignago che giudica non opportuna, e per i profili della strada di detto progetto secondo l'ing. Depretis previsti in dimensioni esagerate per una linea tramviaria le cui macchine non raggiungono di gran lunga il peso delle macchine a vapore.

Pur tuttavia nei miei conteggi mi atterrò sempre al progetto Haferl, perchè nessuno mi possa rinfacciare di volere attenuare le difficoltà.

Confronto fra le due linee.

Lavis-Moena (progetto Haferl)	Kil. 70	C. 9.300.000
Egna-Moena	» 58	» 7.531.874
	— 12	— 1.768.126

Adunque con una minore percorrenza di 12 Kil. la Egna-Moena costa solo C. 1.769.000 di meno: una somma non molto considerevole se come più sotto dimostrerò la rendibilità della Lavis-Moena è di gran lunga maggiore dell'interesse del maggior capitale di costruzione.

Il seguente specchietto dà una dimostrazione più dettagliata della spesa di costruzione delle due linee.

LINEE	Progetto Stern e Haferl			Progetto Depretis			Kil.
	Costruzione	Imp. elettrico	Totale	Costruzione	Imp. elettrico	Totale	
Lavis-Predazzo . .	7.345.594	1.022.532	8.368.126	6.296.326	1 022.532	7.318.858	61
Predazzo-Moena .	783.824	148.050	931.874	783.824	148.050	931.874	9
Totale	8.129.418	1.170.582	9.300.000	7.080.150	1.170.582	8.250.732	70
Egna-Predazzo . .	5.600.000	600.000	6.200.000				45
Predazzo-Moena .	783.824	148.050	931.874				9
Molina-S. Lugano .			400.000				4
Centrale elettrica .			1.200.000				
Totale			8.731.874			8.731.874	58
Differenza		—	**568.126**			**481.142**	**—12**
Lavis- Predazzo . .			8.368.126			7.318.858	61
Egna-Predazzo . .			7.800.000			7.800.000	49
Differenza			**568.126**			**481.142**	**—12**

La Centrale elettrica.

Ma per fare il confronto più completo bisogna anche riflettere, che per il tram Egna-Moena ci vuole la costruzione d'una Centrale elettrica, la quale secondo, le rivelazioni fatte dal signor Kinsele, costerebbe 1.200.000 C.

Su questo problema della Centrale credo di dover richiamare in modo speciale l'attenzione della Valle di Fiemme. È un desiderio più che giustificato di quella Valle il possedere una Centrale propria. L'avvenire industriale di tutti i paesi, così anche del nostro, sta nella disponibilità di forza motrice.

Dove non c'è carbone, e quindi questo prezioso combustibile, aggravato di forti noli, è assai caro, sarebbe una grande imprevidenza non profittare delle esistenti forze idrauliche, o lasciare che altri le accaparri e monopolizzi. Ma un simile problema va studiato a fondo, poichè con rilievi imperfetti, e con conchiusi precipitati si potrebbe incontrare una grande spesa senza un corrispondente utile.

Fino ad ora sull'Avisio furono studiati due impianti: quello di Panchià e quello di Lavis.

Il primo è per anco un mistero per tutti, ad eccezione di qualcheduno a cui i Bolzanini hanno concesso la visione dei progetti.

Quello che fino ad ora è trapelato è questo: che l'impianto in tempo di magra fa assegnamento sopra 4 metri di acqua ad una scadenza di 27 metri. Ciò non può dare che una forza utile di 1080 cavalli.

Ed è molto dubbio che ci sieno anche i 4 metri d'acqua nei mesi invernali.

Si dice ora che sono progettati dei bacini, che potrebbero aumentare la portata della Centrale in tempo di magra: ma è una novità di cui fino ad ora nulla si è inteso, e che suppone opere di sbarramento che costano molto e rigurgiti che possono influenzare i diritti di terzi, in modo che quello che pare facile sulla carta, riesce assai difficile in pratica. Dalle stesse trattative iniziate col signor ing. Richl, gli interessati sanno solamente che avranno disponibili tutt'al più Cav. 1080, e questi occorrono tutti per la tramvia, e perciò con tale progetto la valle di Fiemme se potrà alimentare la propria linea tramviaria non avrà punto forza esuberante per le industrie.

Questa sola considerazione deve dimostrare che la soluzione proposta, anche indipendentemente da altre considerazioni, non è felice: e non lo sarebbe neppure se fosse vero che con bacini di sbarramento si possa aumentare la portata della presa, di tre o quattro cento cavalli.

Ma la prima considerazione da fare in argomento si è di vedere se l'impianto di Panchià sia sicuro. Da quanto si può sapere fino ad ora, la presa dovrebbe essere fatta con un'opera di sbarramento, appoggiata su fondamenti e spalle di cui nella regione di Panchià è assai problematica la solidità. Tanto è vero che un ponte quasi monumentale fu in quei luoghi asportato dall' Avisio. Si dice che se si può avere una presa sicura a Lavis ove il torrente è alla foce, tanto più facilmento si potrà averla a Panchià ove è ancora modesto: ma a Lavis per la natura dei luoghi e per una geniale concezione dell' ing. Depretis, non vi è opera di sbarramento: il torrente non viene alterato nel suo corso, e la presa si fa per un impellente che non altera il corso ordinario delle acque. D'altro canto questo progetto ha subito la revisione di due celebrità in materia idraulica, il professore Colombo ed il professore Paladini, i quali placidarono l'opera, ciocchè non è mai avvenuto della Centrale a Panchià.

Oltre di ciò la Centrale a Lavis anche in tempo di magra può dare 3700 cavalli.

In quanto alla spesa, quella di Panchià costerebbe 1.200.000, quella di Lavis a sviluppo completo 2.400,000, ciocchè vuol dire che quest' ultima costa il doppio avendo però una portata tripla.

Fra i due progetti quindi il confronto in tesi astratta sarebbe tutto a favore di quello di Lavis.

Ma io sono bene lontano dal conchiudere che la valle di Fiemme, volendo avere una Centrale propria debba scegliere quest'ultima. Voglio solo conchiudere che la questione non è ancora matura: prima di tutto, perchè la Centrale di Panchià dà poca forza ed offre poca sicurezza: poi perchè quella di

Lavis offre sicurezza ed una grande forza, ma richiede un forte capitale, che può essere rimunerato solo da un considerevole impiego, oltre alla forza occorrente per il tram: e finalmente perchè vi possono essere altri ottimi progetti in altri punti lungo l'Avisio, che potrebbero offrire una soluzione intermedia, cioè la necessaria sicurezza, con una spesa più modesta e più rimuneratrice.

Se la valle di Fiemme vuole subito provedere all'attuazione d'una tramvia non le resterebbe che l'una o l'altra delle due soluzioni: o erigere la Centrale assai poco sicura di Panchià, od intendersi col Comune di Trento per la fornitura dell'energia alla Centrale sul Sarca per un periodo di tempo non troppo lungo.

Nel primo caso essa dovrebbe aggiungere alla spesa di costruzione della linea la spesa della costruzione della Centrale di Panchià di 1.200.000 C. senza poterne ritrarre nessun utile, all'infuori dell'inpiego della forza per la tramvia che si potrà valutare in 50.000 C. all'anno (che è ad un di presso la cifra che il tram di valle di Non paga alla città di Trento).

Ma con questa sola rendita la Centrale di Panchià sarebbe ancora in grave perdita.

Un giudice competentissimo, l'illustre ingegnere Ossanna, professore al politecnico dì Monaco, preso in esame il progetto, in un rapporto rassegnato alla Comunità dimostrò che le spese di esercizio di quella Centrale, compresi gli interessi del capitale di C. 1.200.000, non saranno minori di 90.000 C. all'anno; e non potendosi incassare per l'energia più di C. 50.000, vi sarà una perdita di C. 40.000. Questo vuol dire che alla spesa del tram bisogna aggiungere anche il capitale di costruzione della Centrale, il quale resta allo scoperto ad onta dell'impiego dell'energia per il tram.

Se invece la Valle di Fiemme s'intenderà con Trento per un periodo non troppo lungo di anni per la fornitura dell'energia della Centrale sul Sarca al prezzo come in valle di Non (50.000 C circa) risparmierà per intanto la spesa della Centrale, senza aggravare le spese d'esercizio più di quello sieno aggravate con la Centrale di Panchià, e potrà per intanto studiare con agio il problema d'una Centrale propria, aspettando anche una congiuntura opportuna per l'impiego rimuneratore dell'energia elettrica.

In ogni modo, stando al progetto di Bolzano, il capitale della Centrale va aggiunto al capitale del tram. Tanto è ciò vero che lo stesso Comitato di Bolzano, al capitale di C. 6.200.000 per la Egna-Predazzo aggiunse la cifra di Corone 1.200.000 per la Centrale portando così la spesa complessiva a C. 7.400.000.

Adunque ecco quale è il vero costo della linea Egna-Moena.

Costruzione della linea	C.	7.531.874
» » Centrale	»	1.200.000
	C.	8.731.874
Costruz. della Lavis-Moena	»	9.200.000
Differenza	C.	568.126

RENDIBILITÀ.

Entrata.

Presento qui unito un prospetto di confronto fra le presumibili entrate delle due linee. Il confronto viene fatto sulla base dei seguenti criterii.

Movimento delle persone.

Per il movimento locale non c'è altro dato che la popolazione la quale si trovi nell'ambito immediato della linea. Il difficile è di rilevare con certa approssimazione quest'ambito. Ma balza subito agli occhi la differenza fra una linea come quella di Egna-Moena, che da S. Lugano in giù (23 kil.) non passa che per boschi incontrando il solo villaggio di Montagna, e poi sbocca in una regione relativamente di poca importanza come è la valle dell'Adige da Ora a Salorno, ed una linea come la Lavis-Moena che percorre quasi tutti i venti villaggi di tre giudizi, e sbocca al piano con due foci importantissime, Trento al Sud, e S. Michele al Nord con le popolose borgate di Lavis, Mezolombardo e Mezocorona fra di loro collegate con un'altra tramvia che ha dietro di sè tutta la valle di Non.

Tabella di confronto

fra le rendite e spese probabili delle due linee tramviarie Lavis-Moena ed Egna-Moena

Lavis-Moena Kil. 70

Popolazione Distretto	N.°	N.° dei viaggi per abitanti	Media chilom.	N.° totale dei viaggi	Viaggiatori chilometri	% secondo le due classi	Tariffe per pers. chilom.	Ricavo in Corone
Movimento dei viaggiatori								
Lavis	8.742							
Cembra	8.508							
Cavalese	19.077							
Fassa	4.247							
Civezzano 1/2	5.012							
Primiero 1/2	3.000							
Trento e cont. 37.000								
Mezolombardo 5.500								
Mezocorona 2.400								
circa 1/4 44 900	11.500					I. 10 %	0.08	43.200
in cifra rotonda	60.000	3	30	180.000	5.400.000	III. 90 %	0.035	170.100
Forestieri	40.000	1	70	40.000	2.800.000	I. 50 %	0.08	112.000
						III. 50 %	0.035	49.000
	100 000			220.000	8.200.000			C. 374.300
Merci								
Qualità	Quantità in Quint.	Media percorr. in chil.	Quintali chilom.	Tariffa per chil.				
Legnami	200.000	50	10.000.000	0 01	100.000			
Vino e birra	12.000	55	660.000	0.018	11.800			
Calci, gessi ed argille	60 000	50	3.000.000	0.006	18.000			
Importazione	70.000	50	3.500.000	0.014	49.000			
Esportazione	20.000	50	1.000.000	0.014	14.000			
Cembra. Imp. ed esport.	100 000	18	1.800.000	0.024	43.200			
	462.000		19.969.000		C. 236.000			
Servizi minori								
Posta e bagagli					18.000			
					Totale			628.300
					Spese d' esercizio chil. 70 × 5.000 =			350.000
					Rendita netta			278.300

Egna-Moena con diramaz. a Molina Kil. 58

Popolazione Distretto	N.°	N.° dei viaggi per abitanti	Media chilom.	N.° totale dei viaggi	Viaggiatori chilometri	% secondo le due classi	Tariffe per pers. chilom.	Ricavo in Corone
Movimento dei viaggiatori								
Cavalese	19.077							
Fassa	4.247							
Montagna	1.096							
Egna	1.869							
Ora	1.207							
Termeno / Salorno 1/2	2.504					I. 10 %	0.08	18.800
in cifra rot.	30.000	3	25	90.000	2.250.000	III. 90 %	0.04	81.000
Forestieri	30.000	1	54	30.000	1.620.000	I. 50 %	0.08	64.800
						III. 50 %	0.04	32 400
	60.000			120.000	3.870.000			C. 196.200
Merci								
Qualità	Quantità in Quint.	Media percorr. in chil.	Quintali chilom.	Tariffa per chil.				
Legnami	200 000	40	8.000.000	0.01	80.000			
Vino	12.000	35	420.000	0.02	8.400			
Calci, gessi ed argille	40.000	40	1.400.000	0.01	16.000			
Importazione	70.000	35	2.450.000	0.02	49.000			
Esportazione	10.000	35	350.000	0.02	7.000			
	332.000		12.620.000		C. 160.400			
Servizi minori								
Posta e bagagli					9.000			
					Totale			365.600
					chil. 58 × 5000 =			290.000
					Rendita netta			75.600

Piano finanziario

Costo della linea C. 9.300.000

Azioni di priorità	lett. A. 4.000.000	Int. am. 4.42 %	176.080
» » » al 3 %	» B. 3.300.000	» » 3 %	99.000
		Coperti colla rendita	275.000
Azioni di fondazione	2.000.000		
	9.300.000		

Costo della linea C. 8.731.000

Azioni di priorità garantite da Provincia-ferrov. e Comuni	3.600.000	
Int. e am. 4.42 %		159.120
Rendite		75.600
Deficit annuo		83.500
Azioni di fondazione	5 131.000	Scoperte per intiero oltre il deficit pelle priorità.
	8.731.000	

Dati statistici

	Lavis-Moena	Egna-Moena	Val di Non prev. dello Stato	Valsugana 1900	Merano-Bolzano 1899	Mori-Riva 1899	Südbahn N.° dei passeggeri 1898
Movimento persone							**Stazioni**
Numero dei viaggiatori	N.° 220.000	N.° 120 000	N.° 374.000	N.° 360.000	N.° 353.704	N.° 111.275	Ora N.° 32.609
Media chilom.	K. 30-70	K. 25-54	K. 20				Egna » 28.826
Viaggiatori chilom.	N.° 8.200.000	N.° 3.870.000	N.° 7.480.000	N.° 9.759.253			S. Michele » 66.216
Ricavo in Corone	C. 374.000	C. 196.000	C. 295.000	C. 281.000	C. 450.818	C. 153.234	Lavis » 20.047
							Trento » 184 611
Movimento merci							Totale 332.309
Quantità in Quintali	Q. 462.000	Q. 332.000	Q. 480.000	Q. 267.000	Q. 1.357.795	Q. 164.455	
Media percorr.	K. 50	K. 40	K. 29-41				
Quintali chilom.	Q K. 19.960.000	12.620.000	11.196.000				
Ricavo in Corone	C. 236.000	160.400	226.000	C. 143.000	C. 368.000	C. 59.887	
Ricavo totale	C. 628.000	C. 365.600	C. 540.000	C. 438.000	C. 872.446	C. 242.858	
Spese d'esercizio	C. 350.000	C. 290.000	321.500	C. 357.000	C. 391.330	C. 137.687	
Utile netto	C. 278.000	C. 75.600	C. 228.500	C. 81.000	C. 481.146	C. 105.171	

Questo imbocco nel cuore del paese e nel suo più popolato centro di coltura non può non avere una importanza grandissima per la rendibilità della linea tanto più se si considera che Trento è la sede di tutti gli uffici civili, ecclesiastici, militari di tutto il Trentino, e la sede di tutti gli istituti d'istruzione, che per ciò ha un movimento di attrazione anche su Fiemme, e quale non potrà mai avere, non dico già il piccolo villaggio di Egna, ma neppure la città di Bolzano affatto estranea a tutti codesti rapporti.

Anche per la linea Avisiana c'è da riflettere sulla congiunzione di Primiero particolarmente d'estate, la quale certo sarà collegata a Predazzo con le automobili, e darà un qualche contributo della popolazione locale nelle sue relazioni con Trento, mentre questo contributo locale deve mancare per uua linea verso Egna.

Tenuto conto di tutti questi elementi la popolazione interessata per la Avisiana è di 60.000, mentre quella di Egna è di 30.000, la metà.

Questa differenza spicca maggiormente con la cifra delle percorrenze, cioè coi viaggiatori chilometri che per la linea Avisiana dà 5.400.000 e per la Egnese dà 2.250.000.

L'influenza che può portare un centro relativamente grande di attrazione risulta dalle statistiche delle due linee di Valsugana e di Bolzano-Merano, messe in relazione con la popolazione.

Come i lettori vedono dalla tabella, ho preso come coefficente di movimento per le nostre due linee il N. 3 per il quale va moltiplicata la popolazione che si considera. Fra questa popolazione io ho messo solo il **quarto** di Trento, Mezolambardo e Mezocorona; eppure se si adotta il medesimo coefficente per le linee della Valsugana e della Bolzano-Merano, bisogna comprendere tutta la popolazione di Trento e tutta quella della città di Bolzano con Gries **per intiero** e moltiplicarla per 3 onde raggiungere la cifra del movimento rivelata dalle statistiche ferroviarie, tenendo pure conto separato dei forestieri e dei lavoratori. Ecco un prospetto assai istruttivo:

Linea della Valsugana.

N.o dei viaggiatori 374.000

Popolazione.

Capitanato di Borgo	42.179
Giudizio di Pergine	13.156
» di Civezzano	9.987
	65.322
65.000 × 3 =	195.000
Forestieri	20.000
Lavoratori	80.000
Trento ab. 25.000 × 3 =	75.000
	370.000

Linea Bolzano-Merano.

N.o dei viaggiatori 353.000

Popolazione.

Giudizio di Merano	23.000
» di Schlanders	11.760
» di Glurns	9.140
» di Lana	11.185
» di Passiria	4.840
Caldaro (Comune)	4.014
Eppan (Comune)	5.015
	68.953
69.000 × 3 =	207.000
Forestieri	100.000
Bolzano e Gries 14.000 × 3 =	42.000
	349.000

Questo vuol dire che io nel mio calcolo ho tenuto troppo poco conto del movimento irraggiante dal centro che è Trento, e ho quindi tenuto troppo poco conto della differenza in più fra le due linee cagionata dall'attrazione verso la città di Trento capitale della regione, e sede del movimento materiale ed intellettuale di tutto il paese.

Forestieri.

Corre l'opinione molto erronea che il movimento dei forestieri sia molto maggiore per la linea di Egna che per l'Avisiana. Ciò avviene perchè non si tiene conto della rivoluzione che nella regione dolomitica hanno portato le nuove vie costruite verso Bolzano, e verso Ampezzo per i passi di Costalunga, Pordoi ed Ampezzo. Con queste nuove comunicazioni, i forestieri provenienti dal

Nord entrano in Fiemme per i passi suddetti, e solo in minima parte escono dalla parte di Egna.

Ciò si accentuerà ancora maggiormente quando saranno compite (e lo saranno certamente) le due nuove tramvie elettriche da Blumau a Gardena, e da Toblach ad Ampezzo. Allora il centro di Bolzano sposterà affatto il passo di Egna e lo ridurrà ad un passo di poca importanza. Se adunque si vuole alimentare la corrente dei forestieri in Fiemme, bisogna aprire una congiunzione con un altro centro d'importanza, a cui i forestieri che si accumulano nelle Dolomiti vogliano arrivare, e da cui altri forestieri vogliano partire verso le stesse Dolomiti. E quale centro più importante di quello di Trento, d'onde già si staccano le due ferrovie della Valsugana e della valle di Non, e d'onde certo fra non molto si avrà una congiunzione diretta con Riva, così da formare con Ampezzo, Fiemme, Trento, Riva una delle linee più belle e più visitate delle Alpi? Per formare i punti di raccoglimento dei forestieri bisogna prendere centri dove vi possano essere comodità di alloggi, come sarebbe Bolzano, Merano, Bressanone, Bruneck, e che d'altronde offrano per i forestieri qualche cosa d'interessante per una anche breve fermata. Che cosa può offrire in proposito il villaggio di Egna?

Si dice che è stazione mediana fra Trento e Bolzano, e perciò vero punto di collegamento. Ma è da notare che anche, pure ammesse tutte le possibili coincidenze coi treni della Meridionale, su queste piccole linee che costituiscono corse di piacere, ogni trasbordo riesce molesto, e che se le regioni dolomitiche già si trovano collegate per tante vie col centro di Bolzano, è pure consigliabile cercare un collegamento diretto con Trento, che è una bellissima città, e che potrà in breve gareggiare in alloggi con la città della Talfer.

Io penso che sarebbe una vera stoltezza sotto l'aspetto del movimento dei forestieri collegarsi con Egna, quando si possa collegarsi con Trento, e penso anche che questo centro diventerà uno dei primi e più importanti della provincia, sia per le fermate che vi fanno i Tedeschi che vengono dall'Italia in primavera, e vi vanno d'autunno, sia per i molti bagnanti dei nostri stabilimenti che tutti passano per Trento.

Tale situazione si rispecchierà naturalmente nella frequenza delle due linee, a tutto vantaggio dell'Avisiana.

Ho calcolato che per la via di Egna si possano avere 30.000 viaggi di forestieri e dalla parte di Trento 40.000.

Avrei potuto, senza punto esagerare, portare quest' ultima cifra a 60.000 ed anche più, calcolando naturalmente i viaggi di chi arriva e di chi parte in senso contrario, ma ho voluto stare basso per sfuggire ad ogni taccia di esagerazione.

Ora nelle cifre dei viaggiatori-chilometri risalterà tutta la enorme differenza fra le due linee, dovendosi ammettere che i forestieri faranno l'intiera percorrenza, che per la Avisiana è di 70 Chil. e per la Egnese di 54, cosicchè avremo 2.800.000 di viaggiatori chilometri per l'Avisiana, e 1.620.000 viaggiatori chilometri per la Egnese, con un rispettivo ricavo di 161.000 Cor. da una parte, e di 97.200 dall'altra.

Merci.

Il confronto della rendita sulle merci riesce semplicissimo. Le quantità, in quanto risguardano le valli di Fiemme e di Fassa, sono identiche per le due linee, solo i chilometri di percorrenza variano. Calcolate le medie, il confronto riesce evidentissimo.

Farò solo un'osservazione a riguardo dei legnami. I legnami non vanno al Nord ma al Sud: ed una buona parte di essi si raccolgono in basso lungo l'Avisio.

Con l'Avisiana questa merce viene portata non ad Egna ma a Lavis, cioè risparmiando 32 chilom. di nolo sulla meridionale, mentre la Egnese consegnerà la merce come si fa ora a quest'ultima stazione senza dare luogo a risparmio di nolo, e deve per di più trasportare 700 vagoni di legnami dalle sponde dell'Avisio a 260 m. di altezza Quale assurdo!

Si dovrebbe quindi ammettere che la linea dell'Avisio potesse sopportare una tariffa maggiore che quella della Egnese. Invece io la ho conservata uguale per tutte e due le linee, affine di conguagliare la maggiore distanza chilom. fis-

sando un centesimo per quintale chilom. cosicchè in media un vagone per l'Avisiana costerà C. 50 per vagone, e per la Egnese 40: ma con la prima si risparmia il nolo da Egna od Ora a Lavis.

Il risultato finale è una rendita di C. 20.000 di più a favore dell'Avisiana.

A favore dell'Avisiana sta poi tutto il traffico della valle di Cembra che viene calcolato in una cifra assai bassa, con 100.000 Q. tanto per l'importazione che per l'esportazione con un ricavato di C. 43.200.

Tariffe.

Per non esporsi a delusioni è necessario fare uno studio assai diligente sulle tariffe. Come ho già detto per il traffico dei legnami ho esposto la minore possibile. Calcolo che sui noli attuali si risparmino almeno C. 25 per vagone, un vantaggio che si devolverà ai produttori di legname, e quindi in modo speciale alla Comunità generale con un ricavato di C. 50.000.

A riguardo delle altre merci ho tenuto una tariffa più bassa per la linea Avisiana tenendo conto della maggiore percorrenza, cosicchè le merci principali consegnate a Egna o a Lavis saranno gravate dal medesimo nolo complessivo. Per esempio tutta l'importazione di Fiemme, e quindi anche i grani sono calcolati così:

Avisiana Chil. 50 × 0.014 = 70 cent. al Q
Egnese » 35 × 0.02 = 70 » »

In seguito a questi scrupolosi confronti ecco quali differenze di rendita lorda risultano fra le due linee:

Linea Avisiana	C. 628.300
» Egnese	C. 365.600
Differenza	C. 262.700

così costituita:

maggior ricavo sul movimento locale delle persone	114.300
maggior ricavo:	
sui forestieri	63.800
sui legnami	20 000
su altre merci	12.400
merci di Cembra	43.200
posta e bagagli	9.000
	C. 262.700

Spese d'esercizio

Per le spese di esercizio sarebbero da calcolare fra le due linee le diverse condizioni di pendenza, che influiscono sul consumo dei motori e dei carri, sulle difficoltà dei freni, e sul soprariscaldo delle macchine elettriche.

In questo riguardo giova osservare che la linea di Egna ha da quella stazione fino a S. Lugano da superare un'altezza di 900 m. per cui occorre uno svolgimento di 23 Chilom. al 4 % senza alcuna interruzione, mentre la linea Avisiana, svolgendosi nella sua ascesa per una percorrenza di quasi 50 Chil. si trova in una condizione di pendenza assai favorevole, giacchè non vi sono che 10 Chilom. di pendenza dal 3 % al 5.50 % distribuiti su due tronchi assai distanti fra di loro cioè da Lavis a Ceola e da Molina a Cavalese, mentre gli altri 40 kil. si svolgono per lunghi tratti in piano, o per pendenze del tutto insensibili, senza alcuna contropendenza. I tecnici potranno dire quanto ciò influisca sulle spese di manutenzione del materiale. Però accenno a questa circostanza solo come un di più, mentre terrò il calcolo delle spese d'esercizio proporzionalmente uguale per entrambe le linee, cioè Cor. 5000 per chil. il che dà:

per la Egna-Moena Kil. 58	C. 290.000
per la Lavis-Moena Kil. 70	» 350.000
Differenza	C. 60.000

Perchè qualcuno non dubiti che tali spese non sieno sufficenti dirò che la ferrovia della Valsugana con 63 Kil. e coll'esercizio a vapore, nel 1906 ebbe per il suo esercizio una spesa di Cor. 360.000, e quindi si accosta di molto alla spesa per la linea Lavis-Moena di 70 Kil. e la differenza in meno di 10.000 C. va evidentemente attribuita all'esercizio più economico di quest' ultima ed al risparmio del carbone.

Rendita netta.

Egna-Moena	Entrata	C. 365.600
	Spesa	» 290.000
	Rendita netta	C. 75.000
Lavis-Moena	Entrata	C. 628.300
	Spesa	» 350.000
	Rendita netta	C. 278.300

Ora che cosa si può fare con una rendita di sole C. 75.000? Calcolando che un capitale di priorità debba dare tra interesse ed ammortizzazione a lunga scadenza almeno il 4.42 % con quella rendita non si può coprire che un capitale di sole C. 1.700.000

Essendo il capitale occorrente per la linea di Egna con diramaz. C. 8.731.000

resterebbe scoperto un capitale di C. 7.031.000

Invece con la rendita di 278.000 si può coprire all'interesse del 4.42 % un primo capitale di priorità di C. 4.000.000

un ulteriore capitale di II rango al 3 % di C. 3.300.000

in tutto C. 7.300.000

restando solo scoperto il capitale delle azioni di fondazione di C. 2.000.000

Tolale C. 9.300.000

Di conformità a queste risultanze, non potendosi come nel caso nostro fare alcun assegnamento sulle sovvenzioni o garanzie dello Stato o della Provincia, bisogna suddividere il capitale di costruzione in modo che una parte possa essere tranquillantemente garantita dalle rendite e che il rimanente che porta tutti i rischi venga ammanito da chi dà il denaro per le azioni di fondazione.

Ecco di conseguenza quale dovrebbe essere il

Piano finanziario della linea Lavis-Moena.

Spesa totale C. 9.300.000

Capitale in azioni già sottoscritte dai Comuni della valle di Cembra di Trento e da privati C. 2.000.000

Capitale in azioni di priorità ad interesse ridotto e con rango anteriore alle azioni, ma posteriore alla categoria seguente C. 3.300.000

Capitale in azioni di priorità di primo rango garantito da una rend. di C. 278.000 capace di garant. C. 5.831.000 C. 4.000.000

C. 9.300.000

Ripartizione della rendita netta di C. 278.000.

Il 4.42 %	su C. 4.000.000	C. 176.800
Il 3 %	su C. 3.300.000	C. 99.000
	7.300.000	275.800

Rimarrebbero per intanto scoperte le azioni di fondazione, ma sarebbero perfettamente assicurati i primi 4 milioni senza bisogno di garanzia, e coperte le azioni di priorità al 3 %, le quali altre volte la Comunità di Fiemme si era dichiarata pronta di assumere.

Ma queste ultime, se assunte dalla Comunità, oltre essere coperte dalla rendita, sarebbero maggiormente assicurate dai risparmi sulla manuntenzione della strada ordinaria Egna-Moena che calcolo in C. 50.000

perchè la manutenzione senza la carreria dei legnami costerebbe poco: e dall'aumento del prezzo dei legnami della Comunità che calcolo in C. 30.000

In tutto C. 80.000

Potrebbe la Comunità generale immaginarsi un piano finanziario più vantaggioso e sicuro? Per un'opera di immenso vantaggio di tutta la valle, e di un interesse immediato per il suo grande patrimonio, anticipare un capitale relativamente esiguo, con una doppia garanzia, una derivante da una rendita effettiva, l'altra da risparmi in casa, e da aumenti del valore dei propri prodotti!

Piano finanziario della linea Egna-Moena.

Capitale di costruzione	C. 7.531.000
Capitale per la centrale	« 1.200.000
	C. 8.731.000

Ognuno capisce che volendo adottare il medesimo metodo che per la linea Avisiana non si hanno che 75.000 C. all'anno di rendita netta, e con queste non potrebbe essere garantito che un capitale di C. 1.700.000

restando allo scoperto » 7.031.174

Totale C. 8.731.174

Bisogna quindi vedere se si riesca al coprimento col piano ideato dal comi-

tato di Bolzano e dalla Meridionale che vi si è associata.

Quel comitato, bene conoscendo l'impossibilità di finanziare la linea, prima di tutto eliminò il tronco di Predazzo a Moena ed il tronco da Molina a S. Lugano, riducendo così il capitale a C. 7.400.000.

Poi si rivolse alla Dieta ed alla Meridionale ed ottenne da esse un fondo di garanzia di C. 90.000 all'anno, 60,000 a carico delta Provincia, e 30.000 a carico della Meridionale: e con questo potè indurre lo Stabilimento Austriaco di credito di assumere in

azioni di priorità	C. 3.600.000
Ma è evidente che allora le mancanti	C. 3.800.000
Totale	C. 7.400.000

sono affatto allo scoperto.

Perciò quel comitato deliberò di assumere a proprio carico in azioni di fondazione C. 1.200.000 e addossò alla Comunità di Fiemme in azioni di fondazione C. 2.600.000 delle quali non si ha speranza di conseguire mai qualsiasi rendita.

Ma nemmeno di questo si è accontentato il Comitato di Bolzano. Oltre alle C.2,600.000 in azioni di fondazione chiese ai Fiemmazzi una garanzia fino a C. 55.000 all'anno anche per le azioni di priorità, poichè si deve essere accorto dai calcoli, che anche le azioni di priorità, ad onta della garanzia della provincia e della Meridionale, saranno scoperte per la esiguità della rendita, cosicchè l'onere di Fiemme crescerebbe ancora di una somma che equivale a più di un milione di capitale.

E tutto questo per ottenere che cosa?

Un tram monco senza la congiunzione con Moena e con Molina, necessario il primo per soddisfare al legittimo desiderio di uno dei comuni della Comunità, necessario il secondo per non esporsi al ridicolo di un tram che non soddisfa ai bisogni del commercio di legnami. Ed i Bolzanini hanno proprio eliminato questi due tronchi perchè questi danno una rendita affatto sproporzionata alle spese d'esercizio, costringendo così i Fiemmazzi a supplire poi con un capitale proprio di 1.331.000 C. alla costruzione di due linee complementari *permanentemente perdenti*.

E dire che con la linea Avisiana, il tronco Molina-Cavalese incorporato alla linea principale, *sarebbe assai fruttifero* senza l'onere di tirare su i legnami dal fondo della valle, ed il tronco di Moena potrebbe essere costruito senza speciale sacrificio, essendovi ora pronto 2 milioni di azioni di fondazione che garantiscono per tutta la linea intiera!

Questi confronti non dovrebbero rendere difficile la scelta alla valle di Fiemme.

Sta da un lato una linea che esporrà la Comunità al sacrificio permanente di nn capitale di fondazione di 2.600.000, e che la costringerà ad esporre senza alcun frutto, anzi con perdita un ulteriore capitale di C. 1.331.000 per le linee complementari: dall'altra una linea che già nel primo stadio di esercizio promette la retribuzione dell'int. del 3 % ad un capitnle di C. 3.300.000.

L'AVVENIRE.

Sotto questo titolo non intendo di svolgere l'utilità indiretta che potrebbe derivare alla valle di Fiemme dall'una piuttostochè dall'altra linea. Solo intendo di esporre alcuni criterii fondamentali sorretti dalle cifre, a riguardo dello sviluppo delle due linee.

Sarebbe un grande errore il giudicare in proposito sulla base del presente movimento nella valle. Le ferrovie cambiano aspetto ai paesi: se sono bene ideate e adattate ai luoghi, possono prosperare come impresa e trasformare i paesi: se sono male ideate, nè progrediscono come impresa di trasporto nè fanno gran che progredire il paese.

Attualmente la valle di Fiemme è solita di considerare il suo problema tramviario in relazione alle poche centinaia di persone che emigrano verso il Nord, e per conseguenza sembra preferire lo sbocco verso Egna allo sbocco verso Lavis.

La questione è di piccola importanza. La differenza del viaggio da Lavis anzichè da Egna per il settentrione è di

34 Chil. la quale sui biglietti degli emigranti a brigate per grandi distanze, per es. da Lavis a Wörgl, porta una differenza di biglietto di soli 44 cent.

In quanto al viaggio da Cavalese ad Egna, e da Cavalese a Lavis la differenza è pure minima per la maggiore modicità delle tariffe dalla parte di Lavis. Del resto per questi emigranti si potranno rilasciare biglietti speciali che tolgano anche questa piccola differenza.

Ma invece bisogna esaminare quanto maggior numero di persone entra ed esce per Trento in confronto che per Egna.

Lasciando anche stare il movimento locale, è chiaro che i forestieri vanno ai centri, e partono dai centri.

Ho già indicato di sopra la posizione di Trento con le sue linee di Valsugana, di Valle di Non e di Riva: è un centro di distribuzione di primo ordine.

Da lì avremo una corrente di passeggeri che ad Egna non si formerà mai. Egna gravita verso Bolzano, ma i forestieri da Bolzano partiranno direttamente alle Dolomiti, d'onde più non ritornano verso Bolzano: ma cercheranno un'altro obbiettivo.

Bisogna spostarsi più in giù per avviare una regolare corrente e di arrivo e di partenza. Appunto per questo la linea dell'Avisio che è di una grande bellezza in tutta la sua percorrenza ha per sè un grande avvenire, perchè fa concorrenza alla Südbahn almeno per il tratto da Bolzano a Trento, e quindi raccoglierà una parte del suo traffico, tanto di persone che di merci.

Non per nulla la Meridionale è disposta a sacrificare 30.000 C. all'anno, perchè l'imbocco della linea Fiemmese sia ad Egna anzichè a Lavis.

Ho calcolato di sopra la differenza del movimento in 10.000 viaggi a favore dell'Avisiana. Ma si supponga che fossero di 20.000. Per questi 10.000 in più potremo calcolare un aumento di rendita di 56.000 C.

Anche supponendo che l'incremento sia uguale per tutte e due le linee, il vantaggio resta sempre per la linea Avisiana. Per ogni 10.000 viaggi in più su questa linea si incassano 56.000, sull'altra solo C. 43.200.

Si noti poi che le tariffe da me esposte nel prospetto sono assai basse per una ferrovia locale, principalmente in prima classe. Suppongasi che si vogliano aumentare di 2 cent. per persona chilometro per questa sola classe. Avremo allora la seguente differenza: per l'Avisiana un maggiore incasso di 56.000 C. per la Egnese solo di 32.000 C.

Se noi volessimo aumentare di 1 cent. la tariffa per tutti i passaggieri avressimo per l'Avisiana un aumento di 82.000 C. per la Egnese di C. 38.700.

Si vede che in queste cifre sta l'elemento speculativo della linea che è assai maggiore per la linea lunga che per la breve, perchè i forestieri la percorrono tutta.

Suppongasi che si voglia aumentare di un centesimo il biglietto di III classe e di due centesimi quello di I classe: avremo allora per l'Avisiana un aumento di 110.000, per la Egnese di 54.900.

Applichiamo questo maggiore utile alle azioni interessate. Abbiamo visto nel piano finanziario, che sull'Avisiana di già le rendite ordinarie coprono un capitale di 7.300.000, lasciando scoperti soli 2.000.000 di azioni di fondazione.

Ora col suddetto aumento di C. 110.000 si potrebbe distribuire un dividendo del 5.5% agli azionisti fondatori.

Invece la linea di Egna ha un capitale scoperto di 7.000.000. Aumentando le rendite di C. 54.900 si potrebbe solo coprire un ulteriore capitale di Corone 1.245.000 restando tutt'ora scoperte C. 5.755.000.

Non si ricaverebbe neppure il necessario per pagare gli interessi delle priorità di 3.600.000.

Consimili considerazioni potremo fare a riguardo del movimento locale.

La linea di Egna congiunge una popolazione di 30.000 abitanti, quella precisa che vi è attualmente.

La linea dell'Avisio congiunge una popolazione di 60.000, che ora ha rapporti molto scarsi e slegati. È naturale che l'avvenire stà per la popolazione più numerosa la quale svolgerà un'infinità di nuovi rapporti, che non sono possibili in una popolazione più rara e senza centri.

Se il movimento sull'Avisiana si accrescerà del 10% quello della Egnese non potrà crescere che tutt'al più del 5%.

Allora per la prima si avrà un au-

mento di C. 21.000 per la seconda di sole C. 4950.

In quanto all'industria avvenire di Fiemme giova notare che essa sta in gran parte nelle abbondanti materie prime applicate all' edilizia ed all' agricoltura (pietre, marmi, argille, calci, metalli, solfati di rame, gessi, prodotti legnosi ecc.) Ora chi non vede che per queste importa assai la congiunzione immediata col centro più popoloso e più agricolo della regione, la città di Trento, che sarà il principale luogo di consumo di queste materie e prodotti, e d'onde la eventuale diffusione col resto del paese è oramai facile con le progettate tramvie?

Certo tali prodotti entreranno anche nel commercio internazionale, ed allora per il Sud (prodotti legnosi) si risparmia il nolo di 34 Kil. (da Egna a Lavis) per il Nord la differenza in più è minima per merci voluminose di questa natura.

D'altro canto bisogna considerare che l' Avisiana accompagna il corso del fiume, dove vi sono numerose ed importantissime forze idrauliche. Esistendo il tram è probabile che vi sorga una serie di industrie che daranno nuove risorse al paese ed alla linea. Insomma la superiorità economica della Avisiana è evidente anche per lo sviluppo futuro.

Una linea S. Michele-Egna-Moena.

Qualcuno ha messo inanzi questo nuovo progetto. Non me ne occuperei nemmeno, se non ci fosse della gente troppo credula che accoglie ogni progetto anche assurdo come una speranza dell'avvenire.

Si dice che questa linea avrebbe il grande vantaggio di partire da territorio nazionale per giungere in territorio nazionale, ed accontentare così i Trentini e Bolzanini ed anche i Fiemmesi i quali avrebbero così libertà di scelta tra Bolzano e Trento.

Certamente i Bolzanini ne favoriscono l'idea perchè sanno che non sarà mai fatta, mentre non si troverà alcun ministero che darà una concessione così assurda.

A che una linea paralella alla Meridionale da Egna a S. Michele? Merci non ne vorrebbero caricate affatto: si può immaginarsi se i legnami giunti ad Egna faranno l'inutile viaggio per tram fino a S. Michele. E così dicasi dei grani che, giunti ad Egna, non faranno certo il viaggio inutile fino a S. Michele per rifarlo da S. Michele ad Egna.

In quanto alle persone io chiedo chi mai potendo giungere in ferrovia ad Egna, preferisca di fare in tram una percorrenza per la quale ci mette più tempo senza avere risparmio sul biglieto? Per chi viene da Trento la cosa è evidente: per chi va a Trento non v'è alcun guadagno, poichè a S. Michele deve fare un trasbordo, e questo è quello che secca in viaggi brevi. Che cosa ci sia poi di interessante a S. Michele per fare colà il punto d'arrivo non si può proprio capire.

Si dice che vi è la coincidenza col tram d'Anaunia: ma questa si trova anche a Lavis, una piccola stazione più in giù; e poi se vi sarà veramente il bisogno si potrà fare anche una corsa di coincidenza diretta a S. Michele, ed allora a che prò discendere per una linea che allunga la congiunzione di Fiemme con Trento di 12 Chilom.?

Avremo quindi una linea paralella senza risorse di sorta, e che dà luogo ad un dispendio inutile senza vantaggio di nessuno. Facciamo un poco i conti.

La linea avrebbe 16 kil. di lunghezza e costerebbe per lo meno C. 1.600.000 un importo che bisognerebbe aggiungere agli 8.731.000 della linea Egna-Moena. Chi sarà mai così pazzo da fornire il denaro ad una simile impresa?

Le spese di esercizio — calcoliamole anche solo a 3000 C. per kil. — saranno di 48.000 C. Che cosa ci sarà di entrata? Un po' di movimento locale da S. Michele ad Egna, forse un 24.000 viaggiatori chilometri con una rendita al massimo di C. 9600 e niente altro. Chi mai potrebbe prendere sul serio una impresa simile? Nemmeno quelli che la propongono vi credono: la sostengon solo per dare un colore nazionale ad un progetto che senza questa prolungazione sarebbe antinazionale per eccellenza.

E gli avversari del tram Avisiano, compresi i Bolzanini, lo portano alle stelle, e dicono di essere con esso d'accordo. E v'è ancora chi loro crede!!

Il programma economico Trentino.

Fino a qui non ho considerato i due progetti che sotto l'aspetto prevalente della Valle dell'Avisio, che è la principale interessata. Ma questa tramvia Avisiana non è soltanto un interesse di una lunga e popolosa valle, è un interesse di tutto il Trentino, e ciò non solo dal lato nazionale ma anche dal lato economico.

Si stà ora trattando dai nostri deputati col ministero per una grande azione economica a favore di tutto il nostro travagliato paese: ed in tale momento forse decisivo per l'avvenire, potrà essere dimenticata la questione Avisiana? Pur troppo i Tirolesi ne hanno fatto una questione di partito: e impiegano tutti i mezzi per risolverla a loro favore, considerandola come un postulato nazionale. Ma non è in verità un postulato nazionale ma un postulato di snazionalizzazione, con cui si fa violenza alla questione economica, e pare a me che in Austria una simile adulterazione non possa venire permessa da un ministero austriaco, con un parlamento in cui la maggioranza è composta di popoli non Tedeschi. I nostri deputati hanno una bellissima occasione di restituire ad un problema economico la sua faccia naturale, e a rivendicare al nostro paese la indipendenza da soprusi almeno sopra un campo in cui in ogni altra provincia si procura di eliminare la lotta nazionale.

A che cosa può e deve mirare una conferenza al ministero per elevare economicamente il Trentino? Evidentemente a creargli una industria a larga base, la sola possibile nelle nostre circostanze, l'industria del forestiere.

Se si confrontano le due parti della provincia, l'Italiana e la Tedesca, si vede l'enorme loro disparità in questa speciale risorsa dei paesi alpini. In quella, la circolazione di 700.000 forestieri, in questa, 70.000, il decimo. Quali le cause? Non certo le minori bellezze ed attrattive del paese: solo la mancanza di comunicazioni moderne e di alberghi capaci e convenienti. Il Tirolo ha in proposito un'organizzazione quasi perfetta, alla Svizzera. Ha centri di primo ordine collegati a stazioni minori: Innsbruck, Bressanone, Bolzano, Merano, Bruneck, Ampezzo. Sono come i gangli maggiori che alimentano le stazioni singole disseminate per le montagne. A noi mancano quasi affatto i grandi centri. Solo Riva è luogo da poter contrapporre alle stazioni Tedesche, ma non è proprio un centro, è un eccentrico.

L'arteria principale del movimento la Meridionale che taglia per mezzo il nostro paese, non conosce che due vere stazioni per forestieri: Bolzano e Mori. Trento il centro naturale dove tutto dovrebbe affluire, e donde tutto riversarsi nelle valli, che ivi fanno capo, è quasi sorvolata, ed il movimento anzichè crescere, scema. Avremo fra breve la ferrovia Anauniese: ma non è quella che ci porterà l'impulso decisivo. Sarà ancora sempre un'arteria locale a cui mancherà l'alimentazione del centro.

I forestieri si agglomereranno ancora alla Mendola ed a Riva: trascorreranno fugacemente l'Anaunia: si soffermeranno nei luoghi di cura: avremo una circolazione agli estremi limiti del paese: ma non avremo le stazioni permanenti, in cui abbondando gli alloggi e le altre comodità cittadine, si mantengano per tutto l'anno, le correnti dei visitatori, dei turisti, degli alpinisti.

Cessate le stagioni di cura (Arco, Levico, Roncegno, Campiglio, Rabbi) si dileguerà tutta quella schiera di forestieri che altrove in un'altra gran parte dell'anno si disperde e si accasa. Mancando l'organizzazione dei grandi centri, mancano anche le organizzazioni dei centri minori: solo dai grandi serbatoj si possono derivare correnti stabili. Questa è la forza della Svizzera e del Tirolo.

Ora dove il rimedio? Nella grande arteria dell'Avisio che collega Trento con le Dolomiti. Le Dolomiti sono una specialità Tirolese-Trentina, che non ha l'eguale in nessun luogo, neppure in Isvizzera. Trento collegata con le Dolomiti da una linea tramviaria vuol dire un afflusso di sangue al cuore: è una mobilizzazione dei 700.000 forestieri agglomerati al Nord verso il Sud: è un ravvivamento generale di tutte le valli, che innestandosi a Trento con propria tramvia, vi attingono le correnti proprie. Nessun'altra linea può dare al Trentino,

quello che può dare l'Avvisiana. Tutte le altre riceveranno da questa alimento per la circolazione: e solo così da linee puramente locali, diverranno linee di movimento internazionale.

Possono queste circostanze essere ignorate in una conferenza, in cui si tratta dell'avvenire economico del Trentino? Può il Ministero dotare di nuove ferrovie le altre valli, e lasciare la più lunga, la più bella e la più immediatamente collegata al movimento dei forestieri, o nel suo attuale isolamento, o cacciata verso un artificiale spostamento, verso sbocchi ove la natura dei luoghi non chiama, e i centri vengono evitati?

Quali ragioni politiche possono coonestare un simile strozzamento d'un grande e fecondo problema economico?

E si noti che vi è di mezzo la valle di Cembra, che è il collegamento naturale dell'Alto Avvisio con tutto il Trentino: e quella, con la proposta di Bolzano o isolata dal Nord e dal Sud, verrebbe ridotta ad un membro staccato dal corpo, strappata alla grande unità di una splendidà vallata.

Ora è in discussione il ristauro della strada di Cembra. Esiste un progetto per la ricostruzione della strada consorziole Lavis-Grumes (27 Kil.) È un progetto illusorio. Il preventivo è di 700.000 Cor. 26.000 per Kil. Tecnici esperti dichiarano che per dotare la valle di una strada degna di questo nome, almeno pari alle grandi strade dolomitiche, occorreranno 50.000 C. per Kil. adunque almeno C.1.350.000 fino a Grumes. Ma da Grumes a Molina, altri 18 Kil., vi è una strada nuova bensì, ma dopo soli 5 anni ridotta in uno stato inservibile.

Un recente rilievo tecnico ha condotte alla conclusione che occorrono 80.000 C. per un ristauro interinale, e che un giorno o l'altro bisognerà rifarla tutta: ed ha costato 700.000 C.!! Se si vuole che la valle di Cembra abbia una strada almeno accessibile ad un servizio di automobili occorre spendere 2 milioni. Ed allora perchè non farvi quello che si fa da per tutto, una tramvia elettrica?

La tramvia dà reddito da sè: risparmia la manutenzione della strada: dà alimento alle altre linee tramviarie per cui lo Stato espone forti capitali: fa risorgere a nuova vita tutto il paese, e tutto ciò potrà essere trattenuto, impedito, da una fazione politica che in nome del pangermanismo vuole impedire ad un popolo laborioso e modesto di raggiungere quella prosperità che essa già gode copiosissima nel proprio paese?

Il Tirolo, che ogni anno concepisce ed eseguisce grandiosi progetti per dare incremento all'industria dei forestieri, ne ha due nuovi, diretti a collegare più strettamente le Dolomiti alle sue città e vallate: uno da Waidbruck a S. Ulrico di Gardena, un'altro da Toblach ad Ampezzo. Il Trentino, non leverà certo alcuna opposizione a quei due bei progetti, ma sempre a condizione che lo si lasci vivere esso pure, e che mentre i Tirolesi assalgono le dolomiti e dal Nord e dall'Occidente, ci lascino almeno attaccarcisi noi pure dal mezzogiorno, da quella parte che corre pel nostro territorio.

Ne avranno guadagno essi e loro, poichè il movimento dei forestieri si moltiplica in proporzione del numero dei centri ed ogni centro nuovo da e riceve alimento dai vecchi che già esistono.

Tre sono gli elementi che debbono concorrere alla grande opera: lo stato, Trento e la Comunità di Fiemme. Se lo stato muovendo da criterii sereni, reprime le ostilità partigiane, e mantiene fra i popoli della monarchia almeno la parità economica, compierà una grande opera di civiltà. Trento e Fiemme non possono essere fra di loro separate che da momentanee misintelligenze. Un interesse comune li spinge ad intendersi, sopra un terreno che è la futura immancabile prosperità della patria.

Tip. G. B. Monauni, Trento.