



Scheda
informativa allegata
al n. 32/agosto 2005

LEVICO TERME

notizie

Nell'intento di fornire una serie di utili informazioni all'utenza del nostro Comune, la Redazione del Notiziario ha proposto la stampa di queste schede informative, allegate ai vari numeri di "Levico Terme Notizie". Si pubblicano notizie storiche, culturali o informazioni redatte da Enti. Per ragioni di spazio le note informative possono essere ridotte, rispetto ai documenti originali.



LEVICO - Arrivo del treno

COMUNICAZIONE DELL'ASSESSORE PROVINCIALE SILVANO GRISENTI AL SINDACO DI LEVICO TERME

Come sarà "la ferrovia della Valsugana" o Metropolitana di superficie

L'assessore provinciale ai Trasporti, Autonomie locali e Protezione Civile **Silvano Grisenti** comunica al Sindaco di Levico Terme:

Con riferimento alla Ferrovia della Valsugana, rispetto alla quale l'impegno dell'Amministrazione provinciale nel corso degli ultimi anni è stato rilevante al fine di valorizzarne in tempi brevi le poten-

zialità e, contestualmente, fornire ai cittadini dei Comuni, ivi compreso quello da Lei guidato, un servizio di mobilità al passo coi tempi, ritengo opportuno sintetizzare con questa nota gli esiti dei più recenti incontri tecnici che l'Assessorato ha condotto negli ultimi tempi.

La linea in oggetto è infatti destinata a diventare, secondo le ipotesi del Piano

della Mobilità provinciale, metropolitana di superficie nella tratta Trento-Borgo Valsugana, ed in tale direzione si sta lavorando sotto i seguenti profili:

- a) per quanto concerne gli interventi:
 - realizzazione a Caldonazzo e Roncegno, oltre che a Villazzano e Levico come da layout iniziale di progetto, degli "scambi" a 60 km/h e

del sottopassaggio con rampe per disabili, per consentire gli ingressi contemporanei dei treni in stazione. Tali interventi sono funzionali all'aumento della velocità commerciale (recupero di circa 1' ad impianto) e all'aumento della capacità dell'orario di assorbire le perturbazioni di circolazione dei treni;

- realizzazione delle nuove fermate di S. Chiara, S. Bartolomeo e Università, con la possibilità di realizzare, in una fase successiva, la fermata di S. Giuseppe;
- realizzazione di nuovi posti di stanziamento a S. Chiara e a Celva (posti di Blocco Intermedi) per consentire una gestione più performante e più flessibile dei flussi di treni in senso unidirezionale;
- realizzazione su tutte le stazioni e fermate (laddove non ancora presenti) di **marciapiedi** alti (55 cm), e di lunghezza pari a 125 m (eccetto Borgo Valsugana, **Levico**, Pergine e Trento con lunghezza almeno di 175 m);
- realizzazione di un sistema di telecomando e controllo della circolazione (CTC) di nuova generazione, integrato dal modulo Plus per l'automazione dell'erogazione delle informazioni al pubblico;

- ipotesi di realizzazione di una nuova stazione per le merci (traffico di pietrisco) in località Roncogno;
- ipotesi di realizzazione nelle stazioni di Caldonazzo e Roncogno e nella nuova stazione di Roncogno di binari per gli incroci di 350 m, a servizio anche del traffico merci;
- eliminazione, dopo un apposito studio, dei Passaggi a livello più critici;
- realizzazione del sistema di sicurezza SCMT o in alternativa SSC a supporto della condotta dei treni tra Trento e Bassano. La scelta tra i due sistemi sarà oggetto di un apposito studio tecnico / economico / funzionale;

b) per quanto concerne il **modello di esercizio**:

- nelle ore di punta cadenzamento ai 30' da Trento a Borgo Valsugana con rinforzi ai 15' da Trento a Pergine e viceversa unidirezionali, cadenzamento ai 60' nelle ore morbide, e fermata in tutti gli impianti per tutte le corse viaggiatori;
- introduzione di alcuni treni diretti Trento-Borgo Valsugana e viceversa, con fermate a Pergine e **Levico**. Tempistica riportata sotto;

c) per quanto concerne il materiale rotabile: utilizzo dei nuovi Minuetto.

Sui **tempi**, in particolare, le prospettive ragionevoli sono le seguenti:

- a) entro il giugno **2006** è previsto il completamento dei lavori a Villazzano (velocizzazione e sottopasso già in corso di esecuzione, nonché entro la stessa data completamento della fermata S. Chiara; tutte le altre citate (eccettuata l'ipotesi della stazione a Roncogno, che richiede tempi maggiori) potrebbero essere realizzate entro la prima metà del 2008;
- b) il modello di esercizio cadenzato completato del dicembre 2006, ma già dal dicembre 2005 due corse dirette Pergine (7.17)-Trento al mattino e Trento (16.56)-Borgo la sera;
- c) il nuovo materiale rotabile con livrea Pat dal dicembre 2005. Si tratta di n. 6 treni a tre casse a trazione diesel analoghi ai treni Minuetto acquistati da Trenitalia per il trasporto regionale su tutto il territorio nazionale con posti a sedere 122 + 23 strapuntini, posti in piedi 150 (contratto di fornitura del 28 giugno 2001; costo singolo treno euro 3.723.466,02; costo totale fornitura euro 22.340.796,11; I.V.A. esclusa).

Consegne in numero di due treni al mese a partire da agosto 2005; tutti i treni in esercizio a dicembre 2005 con l'introduzione del nuovo orario ferroviario 2005/2006.

Contemporaneamente Trenitalia metterà in esercizio sulla ferrovia della Valsugana tre treni come previsto dalla Convenzione in essere tra la Provincia Autonoma di Trento e le ferrovie per l'ammodernamento della ferrovia della Valsugana, Convenzione che prevede la partecipazione ai costi infrastrutturali da parte della P.A.T. in ragione del 100%.

I primi due treni Minuetto di Trenitalia sono, come noto, già in esercizio.

Quanto agli effetti del potenziamento, le stime sono le seguenti:

Rispetto alla frequentazione attuale della ferrovia della Valsugana (indagini 2003) nella fascia oraria 5.30 - 11.30 di un giorno tipo della settimana nel periodo invernale davano:

- sulla Trento Malé:	2061	passaggeri
- sulla Valsugana:	941	passaggeri
- sulla Brennero:	3347	passaggeri

con la Valsugana con la frequenza più bassa di passeggeri che la usano tutti i giorni e tenuto conto che l'ipotesi del





Alla stazione di Levico Terme - foto Emilio Beber

Piano della Mobilità prevede la connessione della stessa con l'altro ramo ferroviario locale della Trento Marilleva presso la stazione di Trento, in modo da avere un servizio metropolitano unico tra le valli del Noce ed il Trentino orientale incrociato con l'asse nord sud della ferrovia del Brennero, si dovrebbe ottenere un incremento notevole di viaggiatori, sottratti in gran parte al traffico privato.

Il completamento del quadro sul servizio cadenzato richiede infatti di considerare, in aggiunta alla quota di domanda ottenuta da diversione modale o da park&ride, la quota che già attualmente si muove sulla ferrovia nella tratta oggetto di cadenzamento e la quota che attualmente utilizza i servizi su gomma e che troverà conveniente il cambio di mezzo a favore del ferro nell'assetto di trasporto collettivo previsto dal Piano di Bacino già predisposto dalla PAT. Il progetto prevede infatti, ovunque possibile, di eliminare le sovrapposizioni ferro-gomma e di favorire l'interscambio.

Globalmente nelle 12 ore sulla sezione virtuale di controllo tra Civezzano e Povo transitano:

- $26.500 \times 1.1 = 29.000$ persone in au-

to (avendo assunto coeff.occ. = 1.1 per/auto);

- 3.800 passeggeri in autobus;
- 1.800 passeggeri in treno.

La ripartizione modale è dunque: 85% circa auto privata, 10% circa bus e 5% ferrovia.

Circoscrivendo l'attenzione alle sole relazioni ricadenti nell'area d'influenza del servizio ferroviario cadenzato, che inizialmente era stato ipotizzato tra Trento e Levico, era emerso che il servizio ferroviario avrebbe potuto servire un traffico di:

- 1.800 utenti circa già acquisiti;
- 1.650 utenti circa trasferibili dal servizio automobilistico perché originati dalle aree di influenza delle stazioni ferroviarie fra Levico e Pergine;
- 4.400 utenti circa in diversione modale diretta o tramite park&ride da auto privata (il dato è ottenuto raddoppiando il numero di spostamenti ottenuto per la fascia bioraria del mattino per tener conto degli spostamenti di ritorno),

ossia 7.800 utenti, con un incremento di 6.100 utenti: considerando che la scelta ultima, come deciso, prevede



L'ex capostazione di Borgo Valsugana, il perghinese Emilio Beber, vincitore di molti concorsi nazionali con foto sui treni e locomotive

l'estensione del cadenzamento sino a Borgo Valsugana, le stime suddette non possono che essere migliori.

Aggiungo che, con riferimento al purtroppo evidente, in taluni casi, stato di degrado in cui versano le stazioni minori della linea, l'Assessorato sta esaminando, al fine di verificarne l'applicazione, in termini di una possibile convenzione tra RFI e Provincia Autonoma di Trento con cui quest'ultima ed i Comuni potrebbero utilmente assumere in uso talune stazioni.

Nell'auspicio di avere fornito, anche a beneficio dei nuovi amministratori che con Lei hanno avviato un percorso di lavoro amministrativo, un quadro esauriente delle attività in corso, colgo l'occasione per porgere cordiali saluti.

Silvano Grisenti

AGRICOLTURE

raccolti mitici sui prodotti tipici del Trentino

Di Mare alla scoperta del Vezzena

Di Mare, prima di condurre «Uno Mattina», è stato giornalista del Tg2 nonché inviato di guerra. È un buongustaio, anche se raramente si mette dietro ai fornelli, ed ha una predilezione per i prodotti di qualità. Come quelli che il Trentino presenta nella cornice di agricoltura a Levico e a Lavarone, sono coinvolti attori improvvisati scelti fra il pubblico, chiamati ad affiancare la compagnia Koinè di Modena che accompagnerà lo spettatore-avventore in una dimensione immaginaria dove stimolare tutti e cinque i sensi alla riscoperta dei sapori tipici e genuini del territorio. A partire dal formaggio Vezzena che viene prodotto proprio sugli altipiani di Folgaria, Lavarone e Luserna, nelle malghe di Levico.



Franco di Mare conduce «Uno Mattina» con Sonia Grey

IL VEZZENA ERA RASCHIATO E DAVA GUSTO ALLE PIETANZE

Un prodotto unico che ha fatto la storia di un Altipiano

Lavarone. Da tempi remoti sugli altipiani di Vezzena, di Lavarone, di Folgaria e di Luserna, si produce un ottimo formaggio che acquistò rinomanza col nome di Vezzena. È un formaggio di vecchia fama, per squisitezze del suo sapore e per la sua virtù di essere utilizzato sia da tavola che da grattugia. Prima della guerra del '15-18, nel Trentino il Vezzena era pressoché l'unico formaggio da condimento, tanto che trovava un facile smercio. La produzione allora era modesta, 1.500 quintali all'anno circa ma anche il consumo da grattugia non era molto, perché la pastasciutta, pietanza tipica della cucina italiana, era poco presente nella lista dei cibi della vecchia cucina trentina. Il Vezzena, in pratica, veniva raspatto o grattugiato sulle minestre o minestrone, sui canederli o altri piatti di quei tempi.

Finita la guerra, con l'annessione all'Italia, anche in Trentino si impose sempre più la pastasciutta ma il formaggio da condimento non sarà più il Vezzena, ma il grana. Anche perché

la produzione del Vezzena era pressoché scomparsa per il fatto che i pascoli e le malghe delle zone classiche erano stati in buona parte distrutti dai bombardamenti. Quando la produzione del Vezzena riprese, dovette fare i conti con la concorrenza del grana e con tanti altri formaggi similari, provenienti dalle zone del Nord Italia. La sua produzione si è però diffusa in altre malghe della Valsugana e della Vallagarina, anche se il cuore della produzione è rimasta la zona di Vezzena, Lavarone e Folgaria. Nei caseifici di fondovalle si è utilizzata la tecnica consolidata nella produzione di tale formaggio, lavorando il latte proveniente dalle malghe di queste due valli.

Il latte deve provenire da bovine alimentate con erba del pascolo e con possibile aggiunta di fieno di prato stabile. La razione alimentare delle bovine può essere integrata con mangimi semplici o composti consentiti ma è escluso l'uso di insilati e di qualsiasi conservan-

te o additivo. Le razze che possono concorrere alla produzione del latte sono la Bruna, la Grigio Alpina ed altre. La raccolta del latte viene eseguita con bidoni e autocisterne coibentate; caldo o raffreddato alla stalla, una o due volte al giorno. In questa particolare lavorazione viene eseguita la scrematura del latte utilizzato, in bacinelle o altri contenitori, per affioramento naturale. Per ottenere il Vezzena viene utilizzato il latte della munta serale che viene raccolto e raffreddato su piastre o in bacinelle di affioramento o doppio fondo, con acqua corrente fino alla temperatura di 13-17°. La mattina successiva il latte scremato della sera viene messo in caldaia assieme al latte caldo della munta della mattina.

Segue poi tutta la lavorazione e si ottiene un formaggio a pasta dura, semigrasso, semicotto, da pasto o da grattugia. Quando è vecchio, il peso della forma varia dagli 8 ai 10 chili.

Claudio Libera (da "Alto Adige" Trento)