

COMUNICATO STAMPA

Convegno:

**STORIA DEI TRENI A VERONA.
L'OFFICINA FERROVIARIA DI VERONA PORTA VESCOVO.**

**Terzo appuntamento di OPEN D'AUTUNNO "VEICOLI E MOBILITÀ 4.0",
rassegna culturale dell'Ordine sui temi dell'ingegneria che interrogano la società**

**Sabato 29 settembre, ore 9.30 - Magazzino1
Sede Ordine Ingegneri Verona - via S. Teresa, 12**

Verona 29 settembre 2018 – L'avvento del treno ha per la città di Verona, snodo fondamentale del nord Italia, una rilevanza importante. Nel terzo appuntamento della rassegna Open D'Autunno "VEICOLI E MOBILITÀ 4.0" dedicato alla "**Storia dei treni a Verona. L'officina Ferroviaria di Verona Porta Vescovo**", dopo un excursus storico sulle principali linee ferroviarie che interessano la nostra città, il convegno, promosso dalla Commissione Trasporti e Viabilità dell'Ordine in collaborazione con CIFI Verona e con il patrocinio dell'AEIT Sezione Verona, approfondisce la storia dell'Officina Grandi Riparazioni a Porta Vescovo, luogo simbolo per la manutenzione dei treni: dalle locomotive a vapore a quelle elettriche, fino ai treni completi.

L'incontro vede gli interventi di **Laura Facchinelli**, direttrice della rivista Trasporti & Cultura e autrice del volume "*Storia delle linee e delle stazioni ferroviarie a Verona*", dell'ing. **Renzo Marini** che, entrando sul piano più tecnico da quello storico, affronta il passaggio "*Dalla trazione a vapore a quella elettrica*"; è invece il referente scientifico del convegno, ingegner **Giovanni Saccà**, a spiegare il passaggio "Dall'elettrotecnica all'elettronica di potenza" per poi entrare pienamente nel racconto dell' "*Evoluzione dell'Officina Grandi Riparazioni di Verona, dalle locomotive ai treni completi*" con **Ferdinando Alberti**, direttore OMC Verona; **Guida Vincenzo**, **Flavia Meloni** e **Andrea Pavan** dell'Officina Manutenzioni Cicliche di Verona.

LA STORIA DELL'OGR di Verona Porta Vescovo - L'Officina Grandi Riparazioni (GR) di Verona Porta Vescovo, attualmente denominata Officina Manutenzioni Cicliche (OMC) Locomotive, iniziò la sua attività nel 1847, riparando carri, carrozze e soprattutto locomotive a vapore, attività che cessò nel 1976. Il 22 luglio di quell'anno, infatti, con la riconsegna all'esercizio della 740.287, si chiuse un'epoca che per oltre un secolo aveva assicurato, in particolare per le locomotive a vapore, la "grande riparazione", vale a dire lo smontaggio completo, con la sostituzione o la riparazione dei componenti usurati da migliaia di km di servizio, e la restituzione ai mezzi delle caratteristiche di progetto.

È impossibile descrivere nel dettaglio le vicende e le molteplici attività di questo Stabilimento, che in 171 anni è passato attraverso due guerre mondiali e mutamenti organizzativi conseguenti all'evolversi dei mezzi di trazione, risultando sempre all'altezza dei compiti assegnatigli.

Il passaggio più importante è forse quello avvenuto dal 1968 al 1976, quando col declino della trazione a vapore subentrarono le locomotive elettriche. Ciò richiese, chiaramente, una totale riconversione di uomini e macchinari. Anche questa volta l'OGR (allora si chiamava così) seppe rispondere prontamente alle nuove esigenze, provvedendo, assieme all'OMC di Foligno alla Grande Riparazione dei mezzi di trazione elettrici di Trenitalia.

Vari piani di ristrutturazione sono stati attuati per adeguare gli impianti alle norme a tutela dell'ambiente e della sicurezza dei lavoratori. Fin dall'inizio dell'attività, l'officina ha sempre mantenuto un ruolo molto importante per le ferrovie e per la città di Verona.

«Il progetto della linea Milano – Verona dell'ingegnere veronese Giovanni Milani inaugurò l'avvento della ferrovia nella città scaligera al tempo della dominazione austriaca – **ricostruisce Laura Facchinelli** -. Nel 1849 si poté viaggiare da Venezia a Verona ma, dato che il ponte sull'Adige non era ancora stato costruito, la ferrovia si attestò inizialmente in località Porta Vescovo. Là venne eretto un edificio di stazione monumentale, su tre piani. Poco distante, fra il 1847 e il '51, sorse l'Officina principale di Verona, nella quale si avviò subito la riparazione di carri e carrozze, ma anche la costruzione di locomotive. Nel 1852, costruito il ponte sull'Adige, la ferrovia giunse a Porta Nuova, dove però venne eretta una stazione di dimensioni assai modeste.

La stazione di Porta Vescovo restò a lungo la principale della città. In seguito le nuove linee ferroviarie si attestarono nella stazione di Porta Nuova: la linea per Brescia (aperta nel 1854), quella per Trento e Bolzano (1859), quella per Rovigo (1877). Porta Nuova era destinata così a diventare la più importante della città».

Si ringrazia per le immagini Laura Facchinelli e l'ing. Renzo Marini.

DIDA:

FOTO1 – Veduta stazione Porta Vescovo

FOTO2 - Locomotiva Gruppo 835 in riparazione presso l'Officina di Verona Porta Vescovo negli anni '70

Silvia Fazzini - Ufficio Stampa Ordine degli Ingegneri di Verona e Provincia

Cell. + 39 3899614502 - mail: ufficiostampa@ingegneri.vr.it; - www.ingegneriverona.it