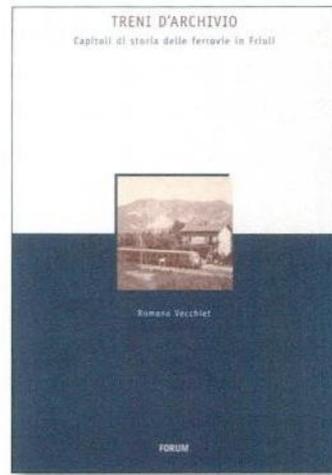


Treni d'archivio

Capitoli di storia delle ferrovie in Friuli

L'ultima fatica letteraria di Romano Vecchiet, direttore della Biblioteca civica Joppi di Udine, è "Treni d'archivio. Capitoli di storia delle ferrovie in Friuli" (540 pagine, 35 euro), edito dalla **Forum**

di Udine nella collana diretta da Paolo Pecorari, con il sostegno della Provincia e della Fondazione Crup. Si tratta di un'opera di documentazione sulle ferrovie, suddiviso in tredici capitoli, lungo una decina d'anni e che si è estrinsecata in una ventina tra archivi e biblioteche. Il lavoro ci riporta a un passato fervido, caratterizzato da numerose battaglie, ma anche di campanilismi tra le varie amministrazioni. L'autore, che ha compiuto delle accurate ricerche d'archivio, si è anche avvicinato ai saggi



di due grandi storiografi regionali; Giulio Roselli (per Trieste) e Cesare Bortotto (per Udine e provincia). Ciò che si evince è un forte e lungimirante entusiasmo, che vedeva nel treno il mezzo ideale per migliorare le proprie condizioni economiche. Fa da contraltare il periodo attuale, con la progressiva dismissione di alcuni pezzi della rete ferroviaria locale. Il corposo volume si sofferma anche su diverse opere d'arte, quali il ponte su fiume Tagliamento dell'ingegnere Carlo Ghega, o quelle sulla Pontebbana. Stupisce che l'infrastruttura base, che collega ancora oggi i quattro capoluoghi di Provincia, sia la vecchia Veneto-Illirica Mestre-Treviso-Pordenone-Udine-Gorizia-Nabrezina (Trieste). La progettazione, in epoca asburgica, fu pensata per collegare Vienna (la Meridionale Vienna-Trieste) con Milano (la Ferdinanda Milano-Venezia). Molta cura è riservata alle questioni politiche e mercantili nel Risorgimento, come fu la concorrenza fra i porti di Venezia e Trieste. I veneziani spinsero per la costruzione della Portogruaro-Casarsa-Gemona. Venezia vedeva nella Pontebbana la linea ideale per rafforzare i propri traffici. Con i primi anni del '900 si cominciò ad affermare il turismo ferroviario, con l'apertura delle tramvie elettriche a Tricesimo (1915) e a Tarcento (1927). Ma l'atmosfera tipica da Belle Epoque si poté vivere sulla Cervignano -Belvedere (poi fino a Grado con il traghetto), della linea conosciuta come la Udine-Mare che poteva vantare, soprattutto per la nobiltà del tempo, dei collegamenti diretti con Vienna, Praga e Budapest. Nonostante un certo fervore, negli Anni venti, tra le opere mai realizzate, vanno citate la Villa Santina-Dobbiaco e la Comeglians-Sappada, che si sarebbe annoverata tra le ferrovie di montagna a scopi turistici. La Grande Guerra vide intrecciarsi storie e strategie per le ferrovie della regione e uno spartiacque fu Caporetto. Si analizzano le situazioni sui tracciati della Veneto-Illirica e su quelle al confine orientale su diverse di esse. Ricordiamo la Motta di Livenza-San Vito al Tagliamento e la Palmanova-Cervignano; ma anche per le ferrovie a scartamento ridotto Cividale-Caporetto, Tolmezzo-Paluzza e Villa Santina-Comeglians. Tra le conclusioni, possiamo annotare che, per talune tratte ferroviarie, il servizio si rivelò insufficiente quanto a numero di corse, orari e tariffe elevate. Completano il volume tre saggi sul ruolo che le ferrovie ebbero in Friuli nel corso della prima guerra mondiale, sulle diverse ipotesi progettuali che animarono il dibattito sulle infrastrutture ferroviarie nei primi decenni del XX secolo e sulla storia dell'unica tranvia elettrica extra urbana friulana, il tram bianco che collegava Udine, Tricesimo e Tarcento. Il libro è reperibile nelle librerie locali.

Bruno Arcangeli

