



Che Romano Vecchiet, bibliotecario e da qualche anno dirigente del Servizio integrato Musei e Biblioteche del Comune di Udine, fosse un appassionato studioso del mondo delle ferrovie non è una novità, così come non desta alcuna sorpresa la periodica pubblicazione di libri che raccolgono le sue riflessioni alimentate continuamente con nuove ricerche. Per i tipi della Forum, esattamente nella collana: Storia, economia e società in Friuli, Vecchiet ha dato alle stampe *Treni d'archivio. Capitoli di storia delle ferrovie in Friuli*, una ragguardevole monografia (534 pagine) sulle vicende che hanno caratterizzato il mondo dei trasporti su ferro nel Friuli storico (dal Livenza all'Isonzo), da quando si presentò il problema di collegare il Lombardo-Veneto con Vienna fino agli avvenimenti di questi ultimi anni.

La storia è scandita in tredici capitoli che trattano, in generale, delle questioni che accompagnarono la progettazione e realizzazione delle opere ferroviarie e che, nello specifico, prendono in esame tutte le linee (attive e dismesse) del nostro territorio. La "Veneto-Illirica" (Mestre-Udine-Gorizia-Trieste, nella disputa fra linea alta e linea bassa), la "Pontebbana" (Udine-Pontebba) alternativa alla "Prediliana" (Gorizia, Cividale, Caporetto, Plezzo, galleria del Predil), la «Meridionale» (Trieste-Lubiana-Vienna), la "Transalpina", la Portogruaro-Casarsa, la Motta di Livenza-San Vito al Tagliamento, la Udine-Cervignano all'interno della ambiziosa Udine-Mare, le linee della Carnia: Villa Santina-Dobbiaco e Comeglians-Sappada, la "Pedemontana", il "Tram bianco" (Udine-Tricesimo-Tarcento). In ciascun capitolo viene presentata una mole di documenti (delibere di enti e istituzioni accanto a citazioni di archivi, testimonianze, pubblicazioni, articoli di giornale, atti di convegni, ecc.) che mostrano, quasi ce ne fosse bisogno, l'amore dell'autore per la consultazione dei fondi bibliotecari.

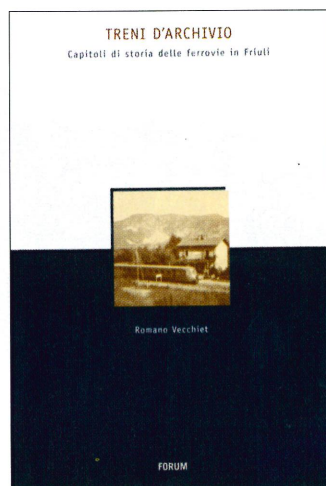
Nella introduzione, Vecchiet – oltre a ren-

dere omaggio ai due studiosi della specifica storiografia in regione: Giulio Roselli a Trieste e Cesare Bortotto per Udine e provincia) – ricorda quegli studi che hanno saputo fondere conoscenze di settore con altre discipline per giungere a sintesi rappresentative del trasporto ferroviario, della sua importanza nello sviluppo della economia e della società locale, della storia d'impresa e della cultura specialistica. Fondamentale, a tale proposito, è la *Storia dei viaggi in ferrovia* (Torino 1988, già pubblicato nel 1997 a Monaco con il titolo *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, e riproposto nel 1979 e nel 1986 a New York e a Berkley con il titolo *The Railway Journey*) considerata la *summa* delle ricerche multidisciplinari che tanta positiva influenza ebbe sugli studi sulle ferrovie e sulla letteratura di viaggio. Intersecando valutazioni sull'evoluzione delle tecnologie delle macchine a vapore accanto a emozioni provate di fronte alle "cattedrali del vapore" (quelle stazioni ferroviarie che mostrarono le potenzialità costruttive e architettoniche dell'acciaio e del vetro), innovazioni tecnologiche e sviluppo del pensiero.

Il punto di partenza che Vecchiet assume fin primo capitolo (*La progettazione ferroviaria nel Lombardo-Veneto a metà Ottocento. Riflessioni su alcune costanti del dibattito*) è la volontà di superare il silenzio della storiografia italiana (a parte qualche isolata eccezione) sul dibattito che si sviluppò attorno alle più

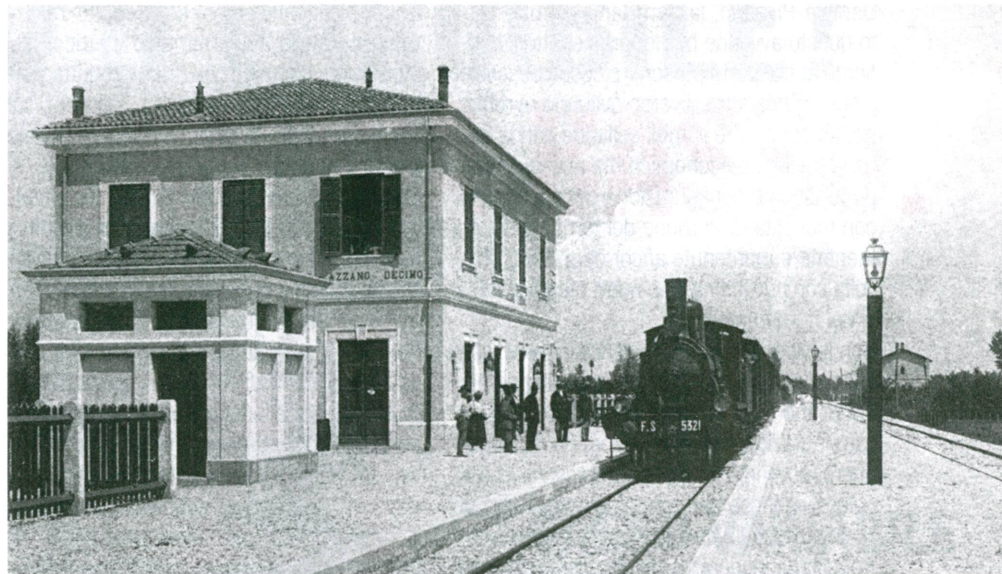
### TRENI D'ARCHIVIO CAPITOLI DI STORIA DELLE FERROVIE IN FRIULI

Romano Vecchiet  
Forum editrice



importanti infrastrutture ferroviarie. Un silenzio e una inadeguatezza, molte volte presenti anche sulla stampa locale, che non danno il giusto rilievo all'insieme di interessi economici, conoscenze tecnologiche, capitali finanziari, sviluppi territoriali la progettazione di una ferrovia metteva in gioco. Con una rara eccezione nella "nostra patria": la voce di Pacifico Valussi, direttore de *Il Friuli*. «Nessun paese può lasciare ad altri il sopravvento. Quello, che non fabbrica strade ferrate, perde molte utilità materiali e sostanziali a confronto di un altro: perciò in un corso non lungo di anni l'Europa sarà tutta solcata da ferroviari, che agevoleranno oltremodo il movimento delle persone e delle cose. Ciò farà sì, che da per tutto si dovrà lasciare alla stampa un'onesta libertà: appunto perché sarebbe impossibile l'impedire la diffusione degli scritti di commercio clandestino. Anzi, la proibizione non farebbe che accelerarne la diffusione. Se in un angolo solo dell'Europa v'ha una stampa che goda d'un grado di libertà, o se in un paese qualunque si stampa in onta alle leggi assolutamente proibitive, i viaggi frequentissimi sulle strade ferrate faranno sì, che da quell'angolo si diffondano gli scritti per ogni luogo» (Pacifico Valussi, *Il Friuli*, 1 luglio 1850). Parole schiette che pongono l'accento sull'Europa (quando questa realtà politica risiedeva solamente nella mente di pochissimi ben-pensanti) e sull'importanza delle strade ferrate. Parole che lette oggi, trascorso più di un secolo e mezzo da allora, ci fanno riflettere su quanti anni sono trascorsi prima che venisse istituita la Comunità europea e che ci fanno riflettere su cosa servono oggi i binari di tante nazioni europee: non far perdere l'orientamento a quegli immigranti che, a piedi, vanno in cerca di un paese dove poter vivere e lavorare in pace, lontano da guerre, dittature, pregiudizi, povertà.

Un ruolo determinante nella programmazione dei collegamenti ferroviari del Lombardo-Veneto va attribuito all'ingegnere trentino Luigi Negrelli, direttore delle Pubbliche costruzioni di Verona e consigliere del ministero dei Lavori pubblici e Commercio e braccio tecnico-operativo del feldmaresciallo Johann Joseph Radetzky von Radetz. Prezioso fu il suo impegno per vincere le resistenze di quelle comunità locali pregiudicatamente contrarie alle ferrovie e a favore del collegamento di Venezia con Trieste attraverso la Bassa friulana (ipotesi San Vito al Tagliamento e Portogruaro), sostenendo invece la candidatura di Udine. E, sempre con riferimento alla città di Udine, la direzione tecnica del Negrelli suggerì la realizzazione di una soluzione urbanistica che infantizzasse l'accesso alla nuova stazione, creando un *Bahnhofstrasse* (dedicata all'imperatore Francesco Giuseppe) ampia e rettilinea dal centro storico alla ferrovia. Un'idea che allora non venne presa in considerazione ma che finì per entrare nell'immaginario pianificatorio degli amministratori cittadini (quelli di Udine e, in generale, di tut-



te le città italiane) e poi trovare effettiva esecuzione nei primi anni del Novecento con l'apertura di via Roma e il suo prolungamento nel cuore cittadino, attraverso le vie Dante e Savorgnana.

Nel capitolo che tratta *Il primo treno a Pordenone e le vicende della «Veneto-Illirica»* Vecchiet ci ricorda che, una volta definite le tratte Milano-Venezia e Trieste-Vienna, rimaneva da risolvere, per chiudere l'anello che desse un senso alla realtà del Lombardo-Veneto, il collegamento tra Venezia e Trieste senza ricorrere necessariamente a una strada ferrata. Moltissimi erano gli interessi in gioco e ciascuna delle opzioni possibili presentava specifiche difficoltà esecutive (ad esempio, l'attraversamento dei fiumi: il ponte a Casarsa si estende per quasi 800 metri). Alla fine, con la solita influenza determinante del Negrelli, venne scelta (1852) la "linea alta", per Conegliano e Pordenone, con un tracciato che, superata Udine, si dirigeva verso Palmanova e da qui a Gradisca, Monfalcone e Nabsesina. In realtà, dopo Udine la ferrovia passò per Manzano, Cormons e Gorizia e da qui per Sagrado, Ronchi e Nabresina per allacciarsi alla

«Meridionale» (Trieste-Lubiana-Vienna). Quella ferrovia (che arrivò a Pordenone nel 1855 e a Udine nel 1860) rappresentò per la città del Noncello un volano eccezionale per le industrie manifatturiere (cartarie, ceramiche, meccaniche, tessili) già insediate o che si insediarono, influenzando positivamente il suo decollo e sviluppo industriale.

Saltando tante e tante parti dei *Treni d'archivio*, per non appesantire troppo la presentazione del libro (ma anche per lasciare ai lettori la curiosità di scoprire notizie e storie che, numerosissime, riempiono le pagine e non annoiano mai la lettura, alimentando anzi l'interesse di arrivare alla fine di ogni capitolo), un cenno va fatto alle "linee del desiderio" (le ferrovie non realizzate) e al "tram bianco". Quando ormai le strade ferrate stavano per perdere (o avevano già perso) la competizione con il trasporto su gomma, il comune di San Daniele del Friuli si trovò "al centro" di diverse proposte di collegamento con altre linee ferroviarie, realizzate o progettate. Furono elaborate varie proposte per collegare quel centro mandamentale con la Spilimbergo-Gemona, la Precentico-Gemona, la San



Daniele-Pinzano, la San Daniele-Buja. Tutto questo avvenne per le forti aspettative affidate al trasporto persone e cose che lascia intuire quale altro diverso sviluppo avrebbe potuto conoscere il Friuli collinare con la ferrovia. Sviluppo economico ma anche sviluppo turistico e configurazione del paesaggio, con modalità di fruizione del territorio sperimentate e mantenute ancor oggi in vita (talvolta con nuove finalità e nuovi utenti) in paesi del nord Europa.

Con le vicende del "tram bianco" invece, che collegava Udine con Tarcento, passando per Tricesimo, ci si imbatte nell'ipotesi di utilizzare la trazione a vapore (progetto dell'ingegnere Giovanni Stampetta e impresario il banchiere viennese Karl Neufeldt) e nella idea di realizzare quella che oggi chiameremo "metropolitana leggera" a servizio del capoluogo della provincia verso località amene e di villeggiatura. Ci si imbatte anche in un imprenditore friulano che non si finisce di scoprire:

Arturo Malignani, autore del progetto (realizzato) di tranvia a scartamento metrico, alimentata dall'energia elettrica prodotta nelle diverse centraline (a Crosis, Tarcento, sul Torre e a Udine, in largo delle Grazie e viale Ledra) che ebbe l'ingegno di costruire. Ci si imbatte anche nelle solite dispute fra amministrazioni locali (divise fra favorevoli e contrarie al progetto) su questioni di indirizzo politico-gestionale e quasi sempre di natura economica. Con (e qui sembra di leggere storie note) l'imprenditore Malignani che diede avvio ai rilievi di campagna senza disporre di tutti gli assenti necessari e senza sapere quale potesse essere il tracciato definitivo, tra prescrizioni imposte dagli enti superiori e richieste dei comuni attraversati. Con il completamento del primo tronco fino a Tricesimo (1915) e il successivo prolungamento fino a Tarcento (1927). E le immancabili belle speranze affidate per l'occasione alle parole di monsignore Pietro Dell'Oste pro-

nunciate all'inaugurazione a Tarcento (dove in pochi si accorsero dell'assenza dell'ideatore del collegamento tramviario, Arturo Malignani): «Qui, e da qui, d'ora innanzi fluirà e rifluirà benefica, vitale, la linfa salutare d'un reciproco vantaggioso scambio commerciale; su questa e da questa ferrata arteria verranno e andranno i passeggeri che l'interesse chiamerà al centro [Udine], o la brezza refrigerante inviterà al monte [Tarcento]». Uno scambio di traffico commerciale e di passeggeri che nel 1954 si decise di sostituire con il servizio automobilistico mediante corriere, per l'innegabile vantaggio sui tempi di percorrenza (mezz'ora da Udine a Tarcento, lo stesso che al tram occorreva per raggiungere Tricesimo), malgrado il numero dei viaggiatori avesse sfiorato (anno 1946 di riferimento) il milione e mezzo rispetto alla soglia ottimale di 175.000 calcolata dal Circolo d'Ispezione di Trieste per il pareggio di gestione. (i.d.g)