

ARCHIVIO VENETO

SESTA SERIE - n. 15 (2018)

ROMANO VECCHIET, *Treni d'archivio. Capitoli di storia delle ferrovie in Friuli*, Udine, Forum, 2014, pp. 525.

«È sorprendente spettacolo vedere correre, anzi volare, sulla strada una fila di vagoni che somigliano ad una borgata»: non è raro trovare commenti di questo tipo nei diari di viaggiatori che a metà Ottocento, affacciati ai finestrini, provano per la prima volta l'ebbrezza di un treno in corsa. La velocità, ci spiega Romano Vecchiet nel primo capitolo di questo libro, entra nell'immaginario collettivo con l'epopea ferroviaria, diventa mito di modernità, impressiona artisti e narratori con lo spettacolo dei paesaggi che si intrecciano nel movimento. Ma la 'velocità', analizzata nelle carte d'archivio, è tutt'altra cosa. Vecchiet ci dimostra che è prima di tutto una strategia di governo verso porzioni territoriali dello Stato, una dinamica di relazione tra il potere centrale e le amministrazioni locali e, allo stesso tempo, un indotto di sviluppo che muove realtà economiche tra loro in competizione per attirare risorse pubbliche verso distretti geografici.

Treni d'archivio dunque nasce da un programma di ricerca che, diversamente dalla cultura fermodellistica, legge lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie nel quadro delle opzioni politiche piuttosto che nei traguardi tecnico-ingegneristici. L'area presa in esame, quella friulana, si offre come proficuo campo di lavoro e per vari motivi: è un'area di confine dove lo sviluppo ferroviario decolla a metà Ottocento con la sovrana risoluzione che porta la linea Veneto-Illirica fino a Udine per innestare il cuore della regione alla Venezia-Milano, principale arteria del Regno Lombardo-Veneto, e alla

Meridionale, la ferrovia che raggiunge Lubiana e Vienna da Trieste. Dopo l'annessione al Regno d'Italia la rete si allarga ancora con nuovi collegamenti interni e oltreconfine (ferrovia Pontebbana). Il territorio, infine, nel contesto bellico svolge una funzione strategico-militare, accogliendo tratte di supporto all'esercito che nel dopoguerra si trasformano in servizio civile integrato dalle nuove tramvie elettriche.

A tutto questo va aggiunta l'ampia disponibilità di fonti. Vecchiet è un pioniere in questo campo, si muove tra costellazioni di documenti individuati in archivi di comuni, in fondi di uffici e di aziende, tra cronache giornalistiche e pubblicistica di settore. Ma soprattutto i suoi giacimenti si trovano nei centri di conservazione degli archivi nazionali preunitari, a Vienna (*Allgemeines Verwaltungsarchiv*), a Venezia, a Trieste o nei fondi storici delle Ferrovie dello Stato italiano, della Deputazione provinciale, della Motorizzazione civile presso l'Archivio di Stato di Udine. È un esercizio che dura da oltre dodici anni e con risultati interessanti soprattutto quando il lavoro si addentra nelle maglie degli organi di governo e mette in luce le questioni territoriali che si addensano, fase dopo fase, tratta dopo tratta, nei procedimenti amministrativi e nei dispacci ufficiali. Ovviamente le carte riguardanti la ferrovia Veneto-Illirica, spina dorsale dell'intero sistema ferroviario friulano, sono basilari.

Entrando nelle stanze dei bottoni del governo austriaco del Regno Lombardo Veneto – di questo trattano i primi cinque capitoli – la grande impresa tecnologica sembra un banco di prova per i principali attori locali. La competizione tra Trieste e Venezia si proietta sui distretti dell'entroterra, le Camere di commercio cercano accordi, la classe dirigente di alcuni comuni intuisce i vantaggi offerti dal traffico ferroviario. Molti attori avanzano richieste alle autorità mentre si ipotizzano diversi tracciati tra Venezia e il territorio friulano. Le figure del feldmaresciallo Radetzky e del progettista Negrelli assurgono a vero ago della bilancia dal momento che non c'è decisione o contatto tra la Direzione tecnica di Verona, il Ministero del Commercio di Vienna, i rami del governo generale del Lombardo Veneto che sfuggano al loro campo di azione.

Le prove documentali scelte da Vecchiet dimostrano anche che sotto questa doppia regia i poteri locali restano subordinati soprattutto durante fasi decisive della progettazione. Udine, il capoluogo friulano, che ha inviato petizioni nel 1844 per proporsi stazione principale di un tracciato strategico, pur raggiungendo l'obiettivo nel 1851 e nel 1860, sperimenta in diverse occasioni l'autoritarismo militaresco e le intromissioni nel proprio assetto urbanistico e amministrativo del feldmaresciallo. Il punto di vista di Vecchiet, certamente condivisibile, deve essere tuttavia accompagnato da alcune valutazioni di contesto. Il programma ferroviario austro-ungarico viene scandito da date che contano molto: sullo sfondo sfilano le turbolenze risorgimentali, la seconda guerra di indipendenza ha causato la perdita di Milano e di una porzione importante del Regno; sfilano anche le nuove riforme che dal 1855 in poi cambiano l'impostazione amministrativa e istituzionale del territorio rimasto. E poi l'economia: gli effetti di una profonda crisi finanziaria dello Stato, in larga parte dovuta agli investimenti per le grandi opere infrastrutturali, inizia

a manifestarsi sugli enti locali e la possidenza con ricadute di natura fiscale, prestiti forzosi, esasperato controllo dei bilanci comunali. Il dialogo progettuale viene meno, dunque, quando questa congiuntura sfavorevole morde gli stessi apparati che denunciano contrasti interni, crisi di gestione, mentre le élites locali – soprattutto a Udine – rifuggono gli incarichi nei luoghi che contano, restano ancorate a interessi che privilegiano la rendita di posizione della vecchia nobiltà terriera.

Situazioni che non si ripeteranno, invece, dopo il 1866. La ricerca di Vecchiet nella seconda parte del volume si sposta sulla situazione postunitaria e da qui prosegue fino agli anni Cinquanta del Novecento. Sono anni di fondamentale cambiamento di dialogo tra il governo centrale, le amministrazioni locali e la nuova classe dirigente tecnica e politica. La guerra dei tracciati trova comunque nuove motivazioni per riaccendersi perché la questione ferroviaria ora si svolge lungo una nuova frontiera e dentro ambienti politici e istituzionali che hanno cambiato le direzioni del traffico e modificato i bacini commerciali. Alla nuova ferrovia Pontebbana, che rafforza il traffico di merci e persone verso la Carinzia, si contrappone ad esempio l'interesse di Cividale e suo distretto che gravita verso la valle dell'Isonzo per collegarsi alle grandi arterie ferroviarie internazionali in territorio austriaco. Il testo analizza soprattutto le dinamiche che accompagnano lo sviluppo di fondamentali collegamenti intermedi (Portogruaro-Casarsa, Motta-San Vito, Udine-Cervignano, San Daniele-Spilimbergo, Comeglians-Sappada, Villa Santina-Dobbiaco etc.) con i quali molte aree escono dall'isolamento tra la fine del XIX e gli inizi del XX secolo.

Ovviamente un testo di tale impianto non poteva trascurare lo studio sui tempi di guerra, sulle tratte costruite per l'esercito, sul loro utilizzo prima e dopo la rotta di Caporetto e sulla modernizzazione dei tracciati della Venezia Giulia ormai italiana. Ricollegandosi a movimenti di opinione e a istanze di vecchia data, proprio con il trattato di San Germano (1919) rispunta l'ipotesi di una estensione dei tracciati verso est. Cinquant'anni dopo un dibattito lacerante che aveva contrapposto Udine a Cividale, Gorizia e Trieste, i documenti del primo dopoguerra riparlano della realizzazione della linea Trieste-Tarvisio via Predil e del miglioramento dei contatti del porto triestino con il retroterra austriaco.

Dunque una ricerca storica a largo raggio, un'opera innovativa per il taglio e le fonti usate che non manca di ricordare ai lettori il debito verso maestri che hanno aperto e segnato la strada all'autore. Tra questi Vecchiet cita soprattutto Adolfo Bernardello, autore di *La prima ferrovia tra Venezia e Milano. Storia della Imperial-Regia strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta (1835-1852)*, pubblicato nel 1996 nella prestigiosa collana dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti.

ROBERTA CORBELLINI