



CULTURA



Treni d'archivio: la 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.

Parole chiave: [ferrovia \(1\)](#), [treno \(1\)](#)

22/04/2015 di [Bruno Arcangeli](#)

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 - Narezina - (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 Palmanova - Cervignano; ma anche per le ferrovie a scartamento ridotto Cividale - Caporetto, Tolmezzo - Paluzza e Villa Santina - Comeglians. Completano il volume tre saggi, sul ruolo delle ferrovie in Friuli nel corso della prima guerra mondiale, sulle ipotesi progettuali sulle infrastrutture ferroviarie nei primi decenni del XX secolo e sulla storia dell'unica tranvia elettrica extra urbana friulana che collegava Udine, Tricesimo e Tarcento.