



## MOGGIO E LA FERROVIA PONTEBBANA

ROMANO VECCHIET

### Premessa

È difficile isolare da un contesto complesso e a pieno titolo internazionale, come la storia della ferrovia «Pontebbana», le vicende di un piccolo Comune quale Moggio Udinese, capo distretto del basso corso del Fella, lambito dalla ferrovia ma non certo nato da questa, e nemmeno sviluppatosi negli anni grazie esclusivamente all'apporto che i suoi traffici su rotaia potevano generare. Ciononostante, come tanti altri centri della vallata, Moggio si confrontò ai massimi livelli istituzionali sulle scelte del tracciato che la ferrovia Udine-Pontebba doveva seguire, diede il suo contributo perché il sedime su cui la ferrovia avrebbe dovuto correre venisse ceduto alla società costruttrice gratuitamente, si adoperò per migliorare la funzionalità della sua stazione, e tentò di migliorare il servizio ferroviario, pur con tutti i limiti di una situazione che era da sempre molto centralizzata. E ne venne senz'altro ripagato, perché essere collegati a una ferrovia come la «Pontebbana», significava per oltre un secolo maggiore sviluppo economico, migliori collegamenti con il capoluogo del Friuli e l'Austria, scambi di persone e merci infittiti.

In tempi più recenti, le nuove esigenze del trasporto su ferro, che imponevano collegamenti più rapidi tra i grossi *hub* del Centro Europa e i porti dell'Adriatico o i grandi autoporti del Nord-Est del Paese, videro sacrificare irreversibilmente i centri più piccoli serviti un tempo capillarmente dal treno, e la nuova ferrovia, anche simbolicamente, avrebbe sovrastato con un viadotto di 200 metri a sette luci Moggio e il torrente Aupa, senza più fermarsi tra Carnia e Pontebba.

In questo senso la vicenda della ferrovia a Moggio è paradigmatica dell'evoluzione del trasporto ferroviario in Europa: cancellazione – alla soglia del terzo millennio – delle vecchie stazioni e dei vecchi tracciati ottocenteschi vicini ai piccoli centri e nati per essere al servizio di questi; costruzione di nuove linee ad alta velocità e capacità, inevitabilmente a favore delle grandi correnti di traffico internazionale per i viaggiatori ma soprattutto per le merci; infine, valorizzazione di quanto rimane della vecchia ferrovia in chiave archeologico-industriale, nella prospettiva di realizzare una pista ciclabile che della nuova ferrovia si serva come di un utile strumento di sinergia turistica «treno + bici»<sup>1</sup>.

## 1864: Moggio appoggia la «Pontebbana»

Uno dei primi documenti che attesta l'interesse della comunità di Moggio per la nuova ferrovia e in particolare per la scelta del percorso pontebbano rispetto ad altri tracciati, è una deliberazione del consiglio comunale riunitosi in seduta straordinaria il 19 novembre 1864, per dibattere sulla possibilità di cedere gratuitamente o meno il sedime ove sarebbe potuta passare la ferrovia tra Udine e Villacco, la futura «Pontebbana». La Provincia di Udine, per privilegiare tale opzione rispetto ad altre scelte alternative a questa che riteneva dannose per la propria economia, favorì il pronunciamento delle comunità locali della Val Canale - Canal del Ferro sulla questione della cessione dei terreni necessari alla costruzione della nuova strada ferrata, per saggiare la disponibilità dei singoli Comuni e offrire al futuro concessionario e subito al Governo un responso chiaro sul consenso locale e le agevolazioni economiche che ne sarebbero derivate<sup>2</sup>. La risposta dei consigli comunali sarebbe stata, insomma, un chiaro indizio sulla concreta fattibilità locale dell'opera e sul possibile contenimento dei costi per la sua realizzazione, almeno per quel che riguardava la cessione dei terreni di proprietà comunale «da occuparsi a sede stabile della nuova linea di Ferrovia, per il caso che la stessa puntando da Villacco venisse a congiungersi con quella Venezia-Trieste in Udine». Ebbene, il consiglio comunale di Moggio, in quella ricordata seduta straordinaria, votò con quattordici voti favorevoli, contrari nessuno, la proposta di cessione gratuita di tutti i fondi di proprietà comunale utili alla realizzazione della linea<sup>3</sup>.

Non molto diversi gli esiti delle altre votazioni che interessarono i Comuni di quel Distretto, anche se con una significativa differenza: Chiusa (l'attuale Chiusaforte), Dogna, Pontebba e Resiutta avrebbero ceduto gratuitamente i propri fondi patrimoniali, ma soltanto quelli "liberi", non i "livellarj", ovvero quelli dati in affitto a terzi o soggetti a enfiteusi. Alcuni di essi, poi, escludevano che il legnatico del sedime andasse a beneficio del concessionario: la sola Moggio non poneva limitazioni di sorta, salvo – ma questo era implicito – che la cessione non avrebbe riguardato terreni di proprietà privata<sup>4</sup>.

Il coinvolgimento finanziario (e non solo) dei Comuni toccati dalle linee che si sarebbero dovute costruire è un aspetto abbastanza inedito e nuovo nel panorama delle costruzioni ferroviarie, almeno in Friuli. Solo poco più di dieci anni prima, ai tempi della costruzione della «Veneto-Illirica» nell'arco temporale 1849-1860, le decisioni sul tracciato da compiersi per la ferrovia che da Mestre avrebbe proseguito il suo corso per Treviso, Pordenone, Udine, toccando poi Nabresina e Trieste, e saldando senza soluzione di continuità Vienna con Milano, maturavano sempre ai massimi vertici (Ministeri e Camera Aulica), accettando solo in casi limitati e sporadici "suppliche" da parte di comitati di cittadini o di organi di governo locale, in quanto tali opere avevano una fortissima valenza strategico-militare. Ora, invece, gli organi di governo intermedio, in particolare la Provincia del Friuli, ma anche la Camera di Commercio di Udine, assumevano ruoli più incisivi e determinanti, che si sarebbero rafforzati dopo il '66. I singoli Comuni e i rappresentanti eletti in Parlamento, oltre beninteso alla Deputazione, contavano



Uno dei più antichi documenti che attesta l'interesse della comunità di Moggiò per la ferrovia "Pontebbana". Estratto della deliberazione del consiglio comunale di Moggiò, prot. N. 4216, del 19 Novembre 1864 (ASU, B. 691.4).

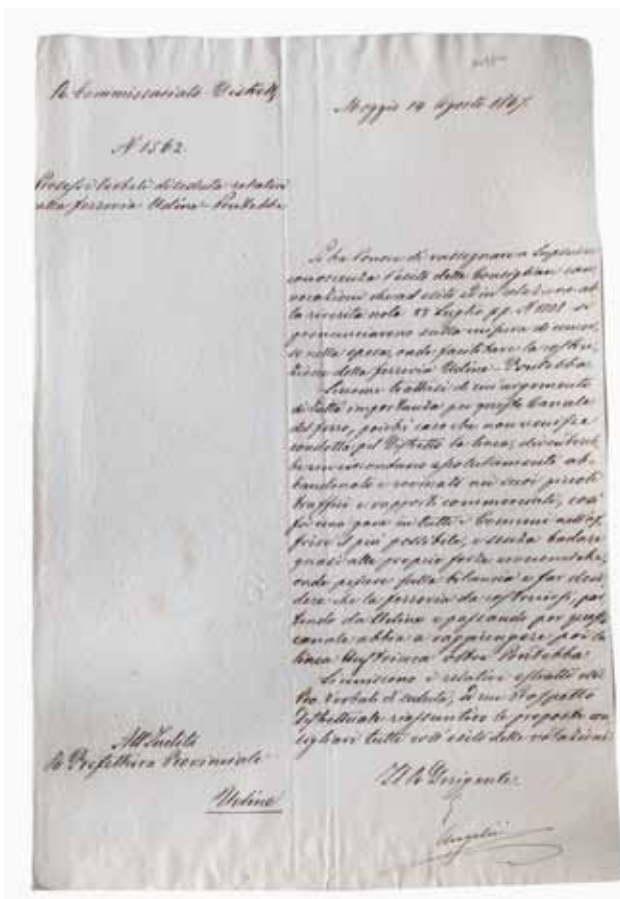
in modo più incisivo, o quantomeno facevano sentire la loro voce in modi meno timidi e marginali, di certo offrendo soluzioni meglio formalizzate e strutturate rispetto a un tempo<sup>5</sup>.

C'è poi da considerare un altro fattore decisivo, che faceva propendere per quella che sarebbe stata ricordata come la scelta della «Pontebbana» rispetto ad

altre soluzioni come la «Prediliana» (galleria del Predil e tracciato lungo l'alta valle dell'Isonzo) anche da parte degli ambienti carinziani: essere l'importante centro di Udine già toccato dalla «Veneto-Illirica» Venezia-Trieste, significava poter contare su una strada ferrata che – nell'arco pedemontano teso tra i due porti adriatici – già si avvicinava sensibilmente con Udine all'imbocco del Canal del Ferro, accorciando la lunghezza della linea (e contribuendo a diminuirne di conseguenza i costi) che avrebbe dovuto collegare la Carinzia al Lombardo-Veneto.

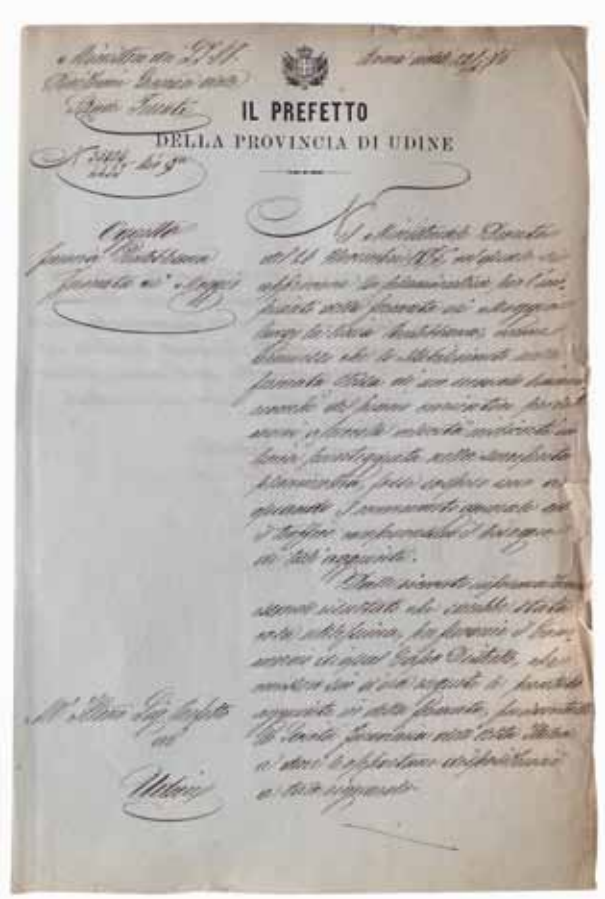
Su un fronte opposto, e che per anni si fece sentire come un'effettiva e grave alternativa alla realizzazione della «Pontebbana», si evidenziava il progetto di far congiungere Villacco con la linea del Brennero, attraverso un collegamento transalpino che si sarebbe attestato a Bressanone (poi a Fortezza) percorrendo l'alta valle della Drava, Lienz e poi tutta la Val Pusteria. Sfruttando altri tracciati e mettendo in relazione Carinzia e Tirolo meridionale, tale ipotesi permetteva alle città di Klagenfurt e Villacco di poter raggiungere da un lato i grandi empori veneti e lombardi riducendo al minimo l'attraversamento di territori ormai passati stabilmente al Regno d'Italia, e dall'altro permetteva loro in direzione Nord di raggiungere Innsbruck e la Baviera o, spingendosi ancora più a Ovest, il lago di Costanza e, tramite esso, toccare la Svizzera e la Germania meridionale.

Seguire, insomma, le vicende sofferte della costruzione della «Pontebbana» ritenendo che la stessa sia stata una linea voluta principalmente o esclusivamente dall'imprenditoria friulana o dai primi governi postunitari per collegare Udine e il Friuli alla Carinzia, non ha alcun senso. Il collegamento di Udine



Moggi e i Comuni del suo Distretto si adoperano per facilitare la costruzione della "Pontebbana". Lettera del R. Commissario Distrettuale di Moggi alla R. Prefettura Provinciale di Udine, prot. N. 1562, del 14 Agosto 1867 (ASU, B. 691.7).

con Vienna, la Carniola e la Stiria era già assicurato dalla ferrovia «Meridionale» Vienna-Graz-Lubiana-Trieste (1857), di certo con un percorso alquanto lungo e lento, ma all'epoca praticabilissimo e ben più rapido dei mezzi a trazione animale di solo qualche anno prima. Era pertanto una volontà inizialmente



Copia della nota del Ministero dei Lavori Pubblici - Direzione Generale delle Strade Ferrate al Prefetto della Provincia di Udine, con la quale si annuncia la realizzazione del secondo binario e del piano caricatore per le merci alla stazione di Moggi. Prot. N. 35824/4423, del 22 Maggio 1876 (ASU, B. 691.16).

carinziana, più che friulana o nazionale, a puntare alla realizzazione della «Pontebbana», un'infrastruttura che la Carinzia considerava essenziale per uno sbocco nuovo ai propri commerci<sup>6</sup>. Venezia e il Friuli raccolsero la richiesta iniziale della Carinzia e ne intravvidero subito le grandi opportunità di svi-

luppo anche per i loro traffici (Udine pensò addirittura a Porto Nogaro come al porto naturale di questa ferrovia e infatti nel decennio successivo si adoperò per il “completamento” della «Pontebbana» con la ferrovia che chiamò «Udine-Mare», inaugurata nel 1888<sup>7</sup>). Ma Trieste meditò fin da subito una linea diversa dal tracciato della «Pontebbana», che vedeva troppo favorevole al porto concorrente di Venezia, e spinse per la realizzazione della «Prediliana», in ciò supportata anche da Gorizia e Cividale, linea che strategicamente si realizzava ben più a Est della «Pontebbana» e che dopo il 1866 (non più però per la variante proposta da Cividale) aveva anche il vantaggio di correre interamente in territorio austriaco. Occorre pertanto pensare che, tenendo ben presente questo scenario internazionale, la realizzazione della ferrovia «Pontebbana» non fu per nulla facile, non solo dal punto di vista ingegneristico. Trieste, Gorizia e Cividale puntavano su un collegamento più diretto e soprattutto collocato più a Est, la «Prediliana», per evitare che Venezia e Udine ottenessero dalla «Pontebbana» eccessivi vantaggi. La Carinzia, come alla fine si rivelò, contribuì ben maggiormente di Trieste e Gorizia (che anzi strenuamente l'avversarono, salvo poi servirsene in assenza di altri collegamenti) a favorire la costruzione della “strada ferrata della Pontebba”, ma studiò anche soluzioni che parvero ai friulani pericolose alternative (e che invece tali non furono), che sembravano compromettere tutte le loro aspettative. Inoltre, con una rete ferroviaria nazionale tutta ancora da ultimare, innumerevoli interessi municipali da accontentare ed enormi spese infrastrutturali da sostenere, il Governo italiano non sembrò comprendere e sempre

assecondare le motivate istanze friulane. Alla fine, ma appena con la promulgazione della legge n. 896 del 30 giugno 1872, i timori di una mancata realizzazione scomparvero, e tutto parve avere un più positivo riscontro.

## **Le prime esigenze carinziane e il dibattito politico**

Il più antico documento finora reperito in area italiana che attesta l'interesse Carinziano per la realizzazione di un primo collegamento ferroviario con Udine lungo la Val Canale e il Canal del Ferro d'intesa con gli organi amministrativi della Provincia del Friuli, risale al 22 gennaio 1850<sup>8</sup>. Il treno doveva ancora arrivare a Treviso (1851), a Pordenone e a Casarsa (1855), e solo tra una decina d'anni avrebbe toccato Udine (1860), ma soprattutto nulla era stato ancora definito sull'effettivo tracciato della «Veneto Illirica» tra Treviso e Trieste, che già le speranze di un futuro collegamento che superasse l'isolamento ferroviario della Carinzia – penalizzata dalla «Meridionale» che favoriva invece Stiria e Carniola nel suo percorso tra Vienna e Trieste – iniziarono a manifestarsi. In questo scritto, inviato alla R. Delegazione per la Provincia del Friuli, l'I.R. Luogotenenza della Carinzia annunciava la costituzione di un Comitato per la realizzazione di una strada ferrata che da un lato unisse la Carinzia alla «Meridionale» Vienna-Trieste (nel 1850 completata ormai per lunghi tratti<sup>9</sup>), dall'altro la collegasse per la via più breve al Regno del Lombardo-Veneto, attraverso Pontebba, nell'auspicio che quest'ultima fosse anche un'aspi-

razione di Udine e del Friuli e proprio in tal senso ricercava, tramite la Provincia del Friuli, l'esistenza di un Comitato friulano per stabilire i fondamenti per un primo, iniziale accordo. Effettivamente, undici anni prima, nel 1839, quando ancora si doveva decidere il tracciato della prima grande strada ferrata tra Vienna e Milano e nemmeno il passaggio per Trieste era del tutto certo, circolò tra Udine, Venezia e Vienna un progetto, ricordato come "progetto de Stahlberg", che si proponeva di unire Venezia a Vienna (e Praga) per la via più breve, quasi certamente attraverso la valle del Fella<sup>10</sup>.

Udine non poteva rimanere indifferente a questo richiamo, anche se gli sforzi politici erano allora tutti concentrati sul passaggio lungo il suo territorio della imminente «Veneto-Ilirica». In una lettera alla Congregazione Municipale di Udine, la Delegazione friulana caldeggiava una risposta favorevole alla proposta della Luogotenenza di Klagenfurt, non tanto perché volesse favorire questa ferrovia, ma «perché [la proposta della futura «Pontebbana»] potrebbe influire assai a determinare la linea che ora si studia per condurre la strada anziché per la parte bassa del Friuli per la parte superiore congiungendola alla Città medesima»<sup>11</sup>. La precocissima proposta carinziana aveva dunque il merito di ridurre di molto le preoccupazioni friulane sull'effettivo andamento della Mestre-Treviso-Trieste, la linea di vitale importanza per Udine nonché la prima ferrovia friulana<sup>12</sup>, proprio perché avrebbe favorito la decisione politica per una linea "alta", o pedemontana, per Pordenone e Udine, rispetto a quella "bassa", più breve, per Portogruaro e Palmanova: la futura «Pontebbana» e la costruenda «Veneto-Ilirica» avreb-

bero trovato a Udine la più perfetta delle saldature. Molti altri documenti seguirono anche da parte friulana, evidentemente, sia prima ma soprattutto dopo le Sovrane Risoluzioni del 3 luglio e del 10 ottobre 1852, allorché, con quest'ultimo atto imperiale, venne confermata quella che era la più forte delle aspirazioni friulane: la prosecuzione della «Veneto-Ilirica» che, decisa fino a Casarsa sul Tagliamento con la prima delle due Risoluzioni, avrebbe raggiunto dapprima Udine, per solo in seguito dirigersi alla fortezza di Palmanova, anche se penalizzata da un percorso più lungo<sup>13</sup>.

Ma quale fu la risposta friulana agli stimoli che arrivarono da Klagenfurt, una volta risolto il problema dell'andamento della «Veneto-Ilirica»? Potremmo affidarci a una serie di documenti che, qualche anno dopo (siamo ormai nel 1856), avrebbero dimostrato che l'interesse udinese per la strada ferrata di Pontebba non era certo inferiore a quello espresso oltre Tarvisio, anzi: l'opera era diventata «di somma utilità», un'utilità che sarebbe ricaduta sulla Provincia in generale e sulla Città di Udine in particolare, grazie alla «costruzione della sopra indicata linea di Strada Ferrata»<sup>14</sup>. Se infatti Klagenfurt ambiva, come già si ricordava, ripercorrendo tutta la valle della Drava, a connettersi non solo con Maribor (Marburg) sulla «Meridionale» a Est, ma anche con la linea del Brennero a Bressanone, a Ovest, oltre che con Pontebba a Sud, l'esclusività della richiesta apparteneva soltanto ai friulani, dato che ormai, sia pure lentamente, l'essenziale «Veneto-Ilirica» stava per toccare Udine. La «Pontebbana» si configurava insomma come la linea che sarebbe di fatto diventata, anche se all'inizio – come si è tentato di dimostrare – non

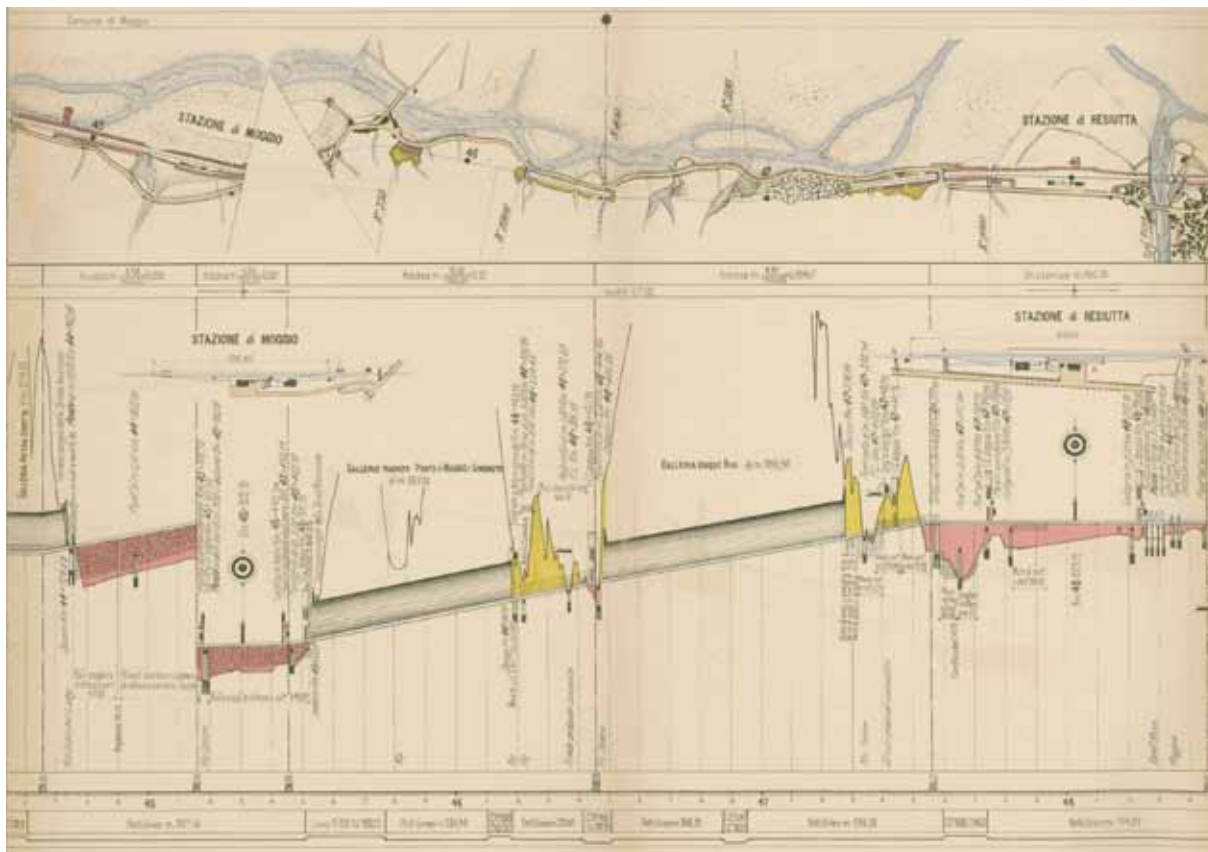
era proprio nata in Friuli con queste prospettive: il collegamento che avrebbe permesso lo sviluppo ulteriore di Udine e del Friuli accorciando le distanze con la Carinzia e tracciando un corridoio ben più diretto verso Nord. Ma anche una linea di grande importanza per lo sviluppo del porto di Venezia<sup>15</sup>, che aveva visto finora la «Meridionale» come la linea che si la collegava ai mercati dell'area danubiana e alla capitale dell'impero, ma soprattutto la ferrovia che favoriva essenzialmente il porto e la città di Trieste, sua eterna rivale.

Interessante è capire chi facesse parte del primo comitato friulano per la «Pontebbana» del 1856 che, come si è visto, si era formato in risposta alle sollecitazioni carinziane e fin da subito per finanziare un progetto assieme agli altri promotori veneziani, soprattutto per contrastare – in questa primissima fase della sua storia – la proposta, temuta perché ritenuta alternativa, di collegare Villacco con Bressanone. C'erano *in primis* il rappresentante della Provincia (Antonio Beretta, Deputato Provinciale), del Comune (Antigono Frangipane, il Podestà di Udine) e della Camera di Commercio (Nicolò Braida), che formavano la “Commissione della Strada ferrata Friuli-Carinzia”. Ma a questi si aggiunsero anche vari imprenditori e possidenti, tra cui Carlo Heimann, Carlo Kechler, Francesco Ongaro, Giacomo Canciani, Natale Bonanni, Carlo Giacomelli, Graziadio Luzzatto, Abramo Morpurgo e Gabriele Luigi Pecile. Alcuni di questi (Beretta, Frangipane e Giacomelli) già figuravano nel Comitato del 1844 perché la «Veneto-Illirica» toccasse Udine, altri invece si affacciavano per la prima volta nella sfida politica, e ben presto ne sarebbero stati veri prota-

gonisti, come Carlo Kechler, Gabriele Luigi Pecile o Graziadio Luzzatto. Il capitale iniziale, necessario per elaborare il progetto di massima, almeno per la parte di competenza friulana, era di 8.000 lire, suddiviso in 16 quote da 500 lire l'una. L'altra parte, in misura eguale, sarebbe stata finanziata da Venezia.

### **Dall'incarico a Cavedalis alla III Guerra di Indipendenza**

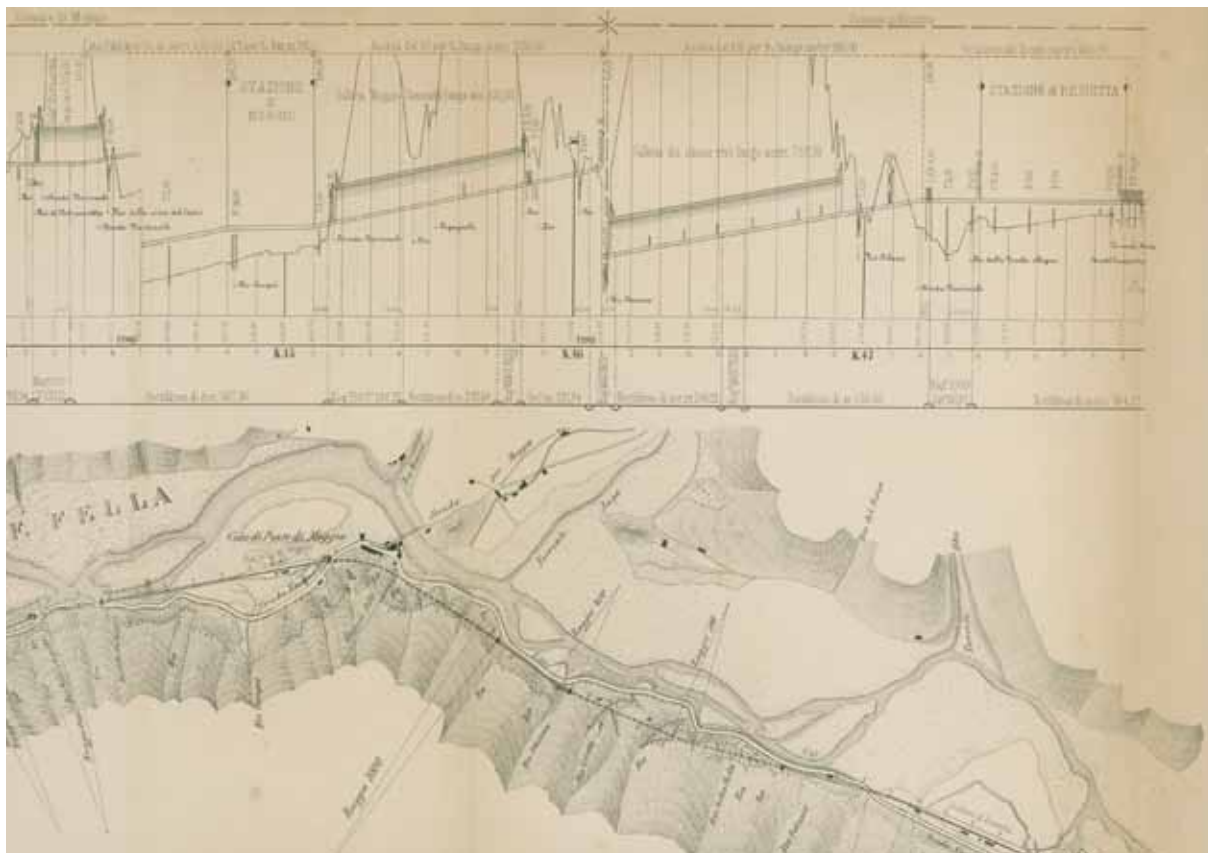
Ad essere incaricato al progetto di massima, da quanto ci è dato di sapere dalle carte consultate, fu nel 1856 l'ing. Alessandro Cavedalis, fratello minore del più noto Giovanni Battista, uomo politico di spicco e grande patriota ai tempi dei moti del '48 in Friuli e poi nel governo provvisorio di Manin a Venezia, in quegli anni impegnato quale ingegnere capo per la costruzione della Nabresina-Lubiana, nonché progettista della «Pontebbana», come riferiscono le biografie senza però ricordarne l'anno preciso. Per quanto solo la consultazione diretta del progetto potrebbe fugare più di qualche sospetto su quale dei due fratelli fosse veramente l'artefice dello stesso, si può cautamente ritenere che il progetto fosse effettivamente presentato da Alessandro, ma che Giovanni Battista – benché impegnato nella direzione dei lavori della Nabresina-Lubiana (tra il 1853 e il 1856) e prossimo ormai alla sua fine (sarebbe mancato due anni dopo, il 16 luglio 1858) – non rimanesse del tutto estraneo all'elaborazione del progetto, visto peraltro che – se non nel 1856 – ne aveva elaborato qualche anno prima uno analogo<sup>16</sup>. L'attuazione della «Pontebbana» doveva però incon-



Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Esercizio della Rete Adriatica. Linea Udine-Pontebba. Planimetria - Profilo, Gennaio 1890. Si riconoscono i profili schematici delle stazioni di Moggiò a due binari e Resiutta a tre (collezione ing. Domenico Pittino).

trare ancora diversi ostacoli sul suo cammino, questa volta non solo di carattere per così dire “esterno” (venne decretato nel 1858 di far realizzare alla Società della Südbahn, che già gestiva la «Meridionale» Vienna-Lubiana-Trieste, la ferrovia Maribor-Villacco-Lienz-Bressanone, ma con ciò revocando la concessione del 1855 per la diramazione verso Sud, ovvero per la linea Villacco-Tarvisio-Pontebba-Udine)<sup>17</sup>, ma anche su un fronte più “interno”,

ovvero originati da pretese e interessi che avevano in Trieste, Gorizia e anche Cividale le centrali più forti e che, come vedremo, erano a capo di richieste che superarono indenni persino la III guerra d'indipendenza del 1866. In altre parole, la consapevolezza che la «Pontebbana» potesse costituire un formidabile strumento di sviluppo del porto di Venezia ai



Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Esercizio della Rete Adriatica. Linea Udine-Pontebba. Planimetria - Profilo, Gennaio 1890. Si può seguire il tracciato della "Pontebbana" tra Moggio e Resiutta, con le gallerie Riunite di Moggio e Simonetti, nonché quella di Cinque Rivi (collezione ing. Domenico Pittino).

danni di quello di Trieste, fece sì che quest'ultima città pretendesse un collegamento con Tarvisio che seguisse un tracciato più a Est, incassato lungo l'alta valle dell'Isonzo e, valicando il passo del Predil con una difficile galleria in pendenza, giungesse a Tarvisio e quindi in Carinzia. La variante promossa da Cividale, una soluzione di compromesso per la sua vicinanza nei confronti di Udine, privilegiava

invece un tracciato che, tagliando l'ansa di Gorizia della «Veneto-Illirica» tra Redipuglia e Cormons, da quest'ultima località raggiungesse Cividale e da qui, risalendo la valle del Natisone, riprendesse il tracciato da Caporetto al Predil del progetto originario: una variante che veniva considerata come in assoluto la via più breve tra Trieste e Tarvisio<sup>18</sup>, ma aveva lo svantaggio di rientrare dopo il 1866, tra

Pulfero e lo Judrio a Cormons, in territorio italiano. Cercando di sintetizzare l'enorme quantità di proposte e polemiche ferroviarie che nacquero tra i diversi promotori delle rispettive idee progettuali, si può ricordare che tra i primi progetti patrocinati da Gorizia che ripercorrevano la valle dell'Isonzo per valicare il Predil, vi fu quello di Eduard Heider del 1857. Il secondo progetto, sempre sostenuto da Gorizia, era invece firmato da Ferdinand Semrad, ingegnere in Capo di Trieste, che nel 1865 pubblicò un opuscolo dal titolo *Gutachten über die Herstellung einer Eisenbahnlinie von Görz durch das Isonzothal bis Villach*<sup>19</sup>.

Carattere distintivo della menzionata Relazione è l'esagerazione. Ed il progettista certamente vi esagera sia quando enuncia le difficoltà frapposte alla costruzione di una ferrovia per la Valle del Fella, sia quando addita con soverchia facilità i mezzi coi quali superare gli ostacoli comparativamente ben maggiori della Valle dell'Isonzo, sia in fine quando dal lato commerciale ammette in questa i principali fattori dell'economia, e li disconosce sebbene più importanti, in quella<sup>20</sup>.

Nelle schiette parole qui sopra citate di Francesco Ongaro, Presidente della Camera di Commercio di Udine, al Ministero del Commercio a Vienna, si intuisce che la battaglia tra "pontebbaniani" e "predilianiani" era ormai clamorosamente iniziata. Il Ministero, però, prendendo tempo, concesse a entrambi i contendenti di poter avviare nell'arco di un anno studi preliminari sia per il tracciato lungo il Natisone e l'Isonzo (a Cividale), sia per aggiornare il vecchio progetto Cavedalis per Pontebba (a Udine)<sup>21</sup>, lasciando

a entrambi la speranza che la propria fosse la soluzione vincente.

Non dobbiamo credere, però, che chi parteggiasse per la «Pontebbana» fosse esponente dei più alti vertici dell'amministrazione udinese o veneziana soltanto. Bastava, per esempio, che venisse preannunciato l'arrivo dell'ing. in Capo Francesco Kazda in Friuli per compiere i primi sopralluoghi sul campo per conto del Ministero competente a Vienna e determinare quale dei due tracciati fosse preferibile, che l'intero Collegio Provinciale – mettendo evidentemente a tacere la componente cividalese – inviava al prestigioso ingegnere austriaco (che assieme al triestino ing. Luigi Buzzi avrebbe poi rivisto l'originario progetto Cavedalis) una missiva dai toni estremamente allarmati:

Non v'ha dubbio che nei rapporti commerciali la pendente questione si presenta importantissima per la Provincia Friulana, mentre trattasi di un argomento che decide della vita o della morte di quel vasto territorio, e contempla li più alti e vitali interessi del suo avvenire.

In questa lotta di preferibilità, nella quale per certo ed il Friuli e Gorizia non trascureranno ogni mezzo per giovare alla loro causa, non dispera il Friuli di veder preferita la propria linea e per essere la più facile e naturale, e perché le grandiose difficoltà da superarsi nell'altra linea del Predil per Gorizia aumenterebbero di granlunga la spesa per la costruzione, e potrebbero forse inceppare durante i rigori dell'inverno la libertà della comunicazione ferroviaria<sup>22</sup>.

Che la posta in gioco non fosse di lieve entità, pur se i rispettivi Governi centrali avrebbero continuato a maturare incertezze e dubbi sulla reale importan-

za internazionale della linea, lo dimostra l'impegno che la Congregazione Centrale Lombardo Veneta manifestò per portare a compimento la revisione del progetto Cavedalis. Alla prima richiesta di un contributo di 2000 fiorini per un esame geodetico della strada ferrata tra Tarvisio e Pontebba, la Congregazione Centrale Lombardo Veneta a Venezia – anche per merito delle sollecitazioni della Camera di Commercio di Udine che intravvide il concreto pericolo che la mancanza di un progetto “di dettaglio” avrebbe consentito l'affermarsi della scelta del Predil<sup>23</sup> – rispondeva con la concessione di un prestito alla Congregazione Provinciale del Friuli di 18.000 fiorini per rivedere per intero il progetto Cavedalis<sup>24</sup>. Sarebbe stato, guarda caso, proprio l'ing. Kazda ad essere incaricato dalla Camera di Commercio friulana per tale revisione, convenendo sul compenso di 14.000 fiorini e con l'impegno a completare il progetto di dettaglio entro tre mesi dall'incarico<sup>25</sup>. Nell'attesa che l'ing. Kazda completasse le sue analisi comparative sui due tracciati alternativi, non vennero dimenticate certe antiche pratiche, pur sempre utili viste le precedenti esperienze, ideate per aggirare gli ostacoli più impervi e che rispondevano al nome di “suppliche”. Forse una delle ultime fra quelle inviate all'Imperatore Francesco Giuseppe (definito nel linguaggio aulico di queste missive *Sacra Maestà*) che il Friuli Lombardo Veneto ricordi, venne scrupolosamente preparata dalla Camera di Commercio udinese unitamente alla Provincia di Udine in tempi diversi e comunque tra il 1864 e il 1865, con anche l'individuazione di chi avrebbe fatto parte della delegazione che si sarebbe mossa da Udine per raggiungere Vienna<sup>26</sup>.

Questo il testo della succinta supplica all'Imperatore Francesco Giuseppe datata settembre 1864, forse preparatoria di quella inviata l'anno successivo, che sintetizza in termini molto edulcorati le ragioni dei friulani, senza nemmeno nominare il tracciato alternativo, quello del Predil, ma abilmente evidenziando le ragioni commerciali di Trieste e del suo porto:

Sacra Maestà

La devotissima Camera di Commercio iscorrendo nella Memoria pervenutale col Dispaccio Ministeriale 18. Agosto p.d. N. 1309. come nella serie delle reti di ferrovia designate a compiersi si annoveri anche il tronco da Udine a Villacco, riconosce nello sperato avveramento di tale progetto una grande risorsa per questi paesi in causa delle sue relazioni colla vicina Carintia e colla Capitale di Vienna, nonché col Porto di Trieste il quale, messo in più diretta comunicazione col lago di Costanza fruirebbe, dopo il taglio dell'Istmo di Suez, dei vantaggi di un maggiore sviluppo nel commercio colla Germania Meridionale.

E grata la popolazione del Friuli alle benefiche sollecitudini del Governo Imperiale, Essa abbandona alla speranza che il contemplato tratto di ferrovia riceverà, come fervorosamente supplica, dalla Maestà dell'Augustissimo nostro Imperatore la definitiva placitazione Sovrana, dapoiché quel tratto oltre ad essere il più consentaneo ad eminenti scopi politico-militari, appare, in preferenza ad altri, il più conciliativo nei riguardi tecnici ed economici. Grazie

Dalla Camera Provinciale di Commercio e d'Industria del Friuli

Udine, li Settembre 1864

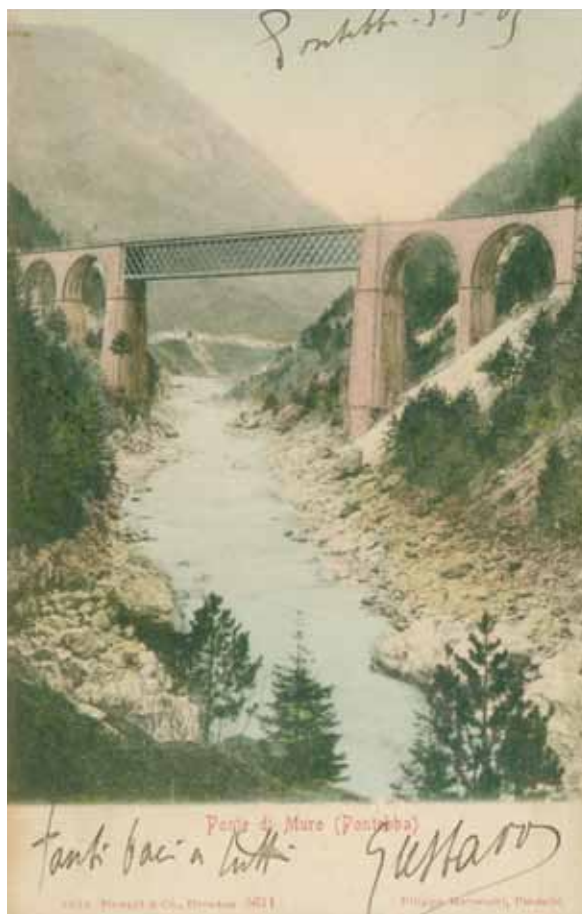
Il Presidente

Francesco Ongaro

Monti Seg.

E fu così che, con enormi sforzi diplomatici e azioni sinergiche tra Provincia del Friuli, Camera di Commercio e Comune di Udine, non senza l'appoggio di rappresentanze governative a Udine e a Venezia, e l'apporto di componenti tecniche di vaglia, come l'ing. Giovanni Corvetta<sup>27</sup>, si giunse nel febbraio dell'anno successivo all'annuncio, da parte del Ministero del Commercio, della scelta che la speciale Commissione tecnica fece in merito al tracciato della «Pontebbana», prescelto «tanto dal punto di vista tecnico che economico»: il risultato più atteso da parte friulana, proprio a pochi mesi dall'inizio del conflitto, ricordato come III Guerra di Indipendenza.<sup>28</sup>

Ma il conflitto, e soprattutto la sua fine, se non altro per i diversi confini che aveva determinato tra Italia e Austria, rimise in discussione le scelte appena operate in campo ferroviario: la «Pontebbana», ovvero il collegamento non solo tra Villacco, Udine e il Veneto, ma anche tra la Carinzia e il suo porto naturale, quello di Trieste, per raggiungere quest'ultimo avrebbe valicato due volte la frontiera tra i due Stati, a Pontebba e a Cormons, e ciò non poteva più ritenersi ottimale per Vienna (e tantomeno per Trieste e Gorizia), comportando l'obbligata revisione o quanto meno un temporaneo blocco del progetto. È altresì vero che proprio la guerra del '66 si concluse con un patto commerciale italo-austriaco siglato a Firenze il 23 aprile 1867 (in esecuzione dell'art. 13 del trattato di pace del 14 ottobre dell'anno precedente) per favorire i collegamenti ferroviari tra Austria e Italia lungo la «Valsugana» e la «Pontebbana», ma l'attuazione di questa opzione – al di là delle belle dichiarazioni di principio – doveva fare i conti con



Ponte di Muro (Pontebba), cartolina acquerellata. Foto di Filippo Morocutti, Pontafel. Stengel & Co., Dresda, 1904 (collezione privata).

lo stato di crisi della finanza pubblica della sconfitta Austria e delle forti pressioni esercitate da Trieste per una diversa e più vantaggiosa soluzione, che non era di certo la «Pontebbana».

Per di più, lo stesso protocollo commerciale aggiungeva una clausola che limitava di molto l'obiettivo ferroviario dell'accordo, scrivendo che lo stesso

avrebbe avuto applicazione «a patto però che la concessione non porti onere alle finanze, e salvo determinare d'accordo l'andamento generale ed i punti di congiunzione colle ferrovie esistenti nei due Stati». Sarebbe stato ben difficile dimostrare che, pur date in concessione a società private la costruzione e l'esercizio delle due linee, la loro realizzazione non avrebbe comportato oneri per le finanze degli Stati, senza contare poi che se l'accordo sul tracciato della linea tra Austria e Italia non si fosse raggiunto, ben difficilmente la «Pontebbana» (o la «Prediliana») si sarebbe mai potuta iniziare.

E a complicare le cose, vi fu anche la mancata ratifica della Società ferroviaria Rudolfiana a questa convenzione, preludio di una scelta diversa che, si temeva, non poteva che convergere sulla «Prediliana»<sup>29</sup>.

Fu in questa fase cruciale, nella palese ambiguità dell'accordo internazionale e nei cinque anni che sarebbero trascorsi tra il patto commerciale di Firenze dell'aprile 1867 e il 30 giugno 1872, quando venne finalmente approvata dalle due Camere la legge n. 896 per la realizzazione della «Pontebbana», che si acuì il dibattito tra le due opposte componenti: il partito di chi avrebbe voluto che la ferrovia passasse lungo il corso del Fella, privilegiando gli interessi di Udine, Venezia e del Friuli, e quelli che da Trieste e Gorizia sostenevano che la linea, attraverso il passo del Predil, raggiungesse Gorizia e Trieste lungo la valle dell'Isonzo.

Forse il momento più critico per i fautori della «Pontebbana» lo si ebbe proprio all'indomani di quell'accordo internazionale stipulato a Firenze che – almeno da parte di chi l'aveva proposto – doveva favorire il passaggio per Pontebba della linea che

avrebbe rivitalizzato economicamente il Friuli. Ma così non fu. Grazie alla fumosità di quel trattato, la Società della ferrovia Rudolfiana, in attesa di ottenere la definitiva concessione dal Governo austriaco, si pronunciò di lì a poco per il passaggio del Predil, che consentiva di risolvere l'isolamento carinziano in direzione Sud, realizzando un'infrastruttura che si estendesse interamente lungo Carinzia e Carniola, senza sconfinare nel Regno. L'allarmata notizia che ne diede Carlo Kechler alla Deputazione Provinciale del Friuli il 9 luglio 1867, sarebbe stato un atto d'accusa verso il governo italiano, incapace di cogliere l'importanza dell'opera e tacciato di disinteressata impassibilità. Ma al tempo stesso Kechler avrebbe annunciato l'aprirsi tardivo di una trattativa fra i due Governi per scongiurare questo imminente pericolo e assicurarsi auspicabilmente la realizzazione della «Pontebbana»<sup>30</sup>.

L'incubo del Predil fu fronteggiato in maniera diversa, come si può ben immaginare.

Una delle posizioni più oltranziste venne rappresentata dal Deputato Provinciale Antonio Facini, che cercò invano di convincere la Provincia di svolgere una doppia azione: da un lato raddoppiare la somma che la stessa avrebbe destinato per favorire la realizzazione della linea (passando da 500.000 a 1 milione di lire); dall'altro assegnare subito i lavori, a prescindere da vincolanti trattative internazionali, per la costruzione del tronco Udine-Pontebba, mettendo così davanti a un fatto compiuto l'Austria e la Società Rudolfiana, costringendole a scegliere Pontebba anziché il Predil, pur preferito quest'ultimo da Vienna per evidenti ragioni strategiche e militari<sup>31</sup>.



Linea Pontebbana. Ponte di Chiusa. Tratta da *Carnia e Canal del Ferro (Italia)*, Tolmezzo, Ediz. V. Molinari (Eliocromia Fumagalli & C., Milano), s.d. [primo decennio del '900] (Biblioteca Civica di Udine, Sezione Friulana).

Su posizioni più moderate, invece, i deputati Luigi Chiozza e Paolo Billia, che difendevano l'operato della Commissione della Strada ferrata Friuli-Carinzia e confidavano in una mediazione tra i due Governi, anche grazie all'azione congiunta delle Camere di Commercio di Udine e Klagenfurt, oltre a quella plurima e senz'altro di peso dei vari organi di governo veneziano<sup>32</sup>.

In particolare Billia e Kechler sostenevano la necessità che il Governo italiano cercasse una società concessionaria all'altezza del compito, influente sul Governo austriaco, di provata solidità ed esperienza tecnico-amministrativa e, non ultimo, detentrica dei progetti di dettaglio, rimastigli anche dopo la conclusione del conflitto del '66. E tale società non pote-

va che essere la Rudolfiana. Ma i toni non erano alla fine così morbidi come la Commissione di cui sopra tendeva a rappresentare. Per quanto riguardava, per esempio, gli organi di governo veneziani, forse indebiti osservatori di un'assemblea l'8 Maggio 1868 presso la Camera di Commercio di Trieste, potremmo riportare alcuni brani di un'accorata missiva inviata al Ministro degli Affari Esteri a Firenze e sottoscritta da tre suoi esponenti, Torelli, Giustinian e Antonini.

Lo scontro polemico sui due fronti era evidente. Trieste vedeva nella realizzazione della «Pontebbana» quasi l'inizio della sua prossima rovina economica e difendeva a oltranza la scelta del Predil. Venezia riteneva invece che la «strada per la Pon-

tebba” potesse essere utile anche al porto triestino, oltre beninteso al proprio:

Grave assai fu la decisione. Essa suona di fare ogni possibile sforzo perché sia fatto trionfare il Prediel, ed evitare la linea della Pontebba, accordandosi in questo al voto consimile già emerso dal Consiglio Comunale della medesima Città. Se mancassero motivi per far conoscere quanto quella decisione sia ostile a Venezia, basterebbe a provarlo l'accanimento, ed anche la mordacità usata contro gli interessi di Venezia in quella discussione resi di pubblica ragione colla stampa; si direbbe che Trieste è la vittima di Venezia, che la sua esistenza è minacciata, se non s'impedisce tanta sventura, e quindi non vi ha mezzo, non v'ha partito che non sia lecito per far la guerra alla linea della Pontebba. [...] Noi siamo lontani dal credere che Trieste sarà rovinata, se la scelta cade sulla Pontebba. Noi crediamo che una larghissima parte dei frutti di quella Strada sarà sempre per essa; crediamo, ed è della massima evidenza, che tre anni che richiede di tempo d'esecuzione quella linea in confronto dei sei che per minimum si assegnano al Prediel, tornano a profitto anche per essa, crediamo che le enormi difficoltà di esecuzione che rendono quest'ultima oggi ancora problematica, e quelle forse maggiori di manutenzione rimarrebbero una continua minaccia per Trieste che la vuole anzitutto perché Venezia sia totalmente e completamente esclusa; infine noi crediamo poter dire che la linea della Pontebba concilierà gli interessi dei due stati e dei due porti principali dell'Adriatico.<sup>33</sup>

La contesa era aperta, gli interessi fin troppo evidenti dell'una e dell'altra parte in gioco. Sulla scelta di un tracciato rispetto all'altro, sembrava si giocasse il futuro economico di due dei maggiori porti del Mediterraneo.

## **Il Distretto di Moggio nel 1867 e le diverse posizioni sulla cessione gratuita dei terreni**

Su tutt'altro piano, più coinvolgente nei confronti dei Distretti e dei Comuni e a livello eminentemente amministrativo, lavorava la Prefettura di Udine. Il suo operato meriterebbe una più attenta analisi, perché riprese e riformulò le azioni che vennero espresse nei confronti dei Comuni del Fella e del Tagliamento solo tre anni prima, nel 1864, ancora sotto la dominazione austriaca. C'era un metodo, infatti, molto utile e sicuro, valido sia prima che dopo il 1866, che riusciva a far sì che l'infrastruttura venisse più sicuramente realizzata su un tracciato anziché su un altro, e tale metodo era quello di assicurarsi che i Comuni interessati al passaggio della linea non solo dichiarassero di cedere gratuitamente i propri terreni per realizzare il sedime, ma contribuissero in solido anche alla costruzione delle rispettive stazioni. E qui il Canal del Ferro e i Comuni tra Udine e Venzone avrebbero facilmente prevalso su quelli della valle lungo l'Isonzo, anche perché l'area, più densamente popolata e sensibilmente più ricca per il censo dei suoi abitanti, sarebbe stata in grado di ridurre maggiormente le spese di costruzione della linea.

Come venne articolata la risposta che Moggio e il suo Distretto consegnarono alla Prefettura di Udine in merito a questa azione? Sarebbe stata diversa da quella espressa nel 1864? È molto interessante ripercorrere la nota che il Dirigente del Distretto di Moggio inviava il 14 agosto 1867 alla Prefettura Provinciale di Udine sulle decisioni prese in Consiglio dai vari Comuni del Distretto per facilitare la costruzione della ferrovia Udine-Pontebba:

[...] Siccome trattasi di un argomento di tutta importanza per questo Canale del ferro, poiché caso che non venisse condotta pel Distretto la linea, diventerebbe un circondario assolutamente abbandonato e rovinato nei suoi piccoli traffici e rapporti commerciali, così fu una gara in tutti i Comuni nell'offrire il più possibile, e senza badare quasi alle proprie forze economiche, onde pesare sulla bilancia e far decidere che la ferrovia da costruirsi, partendo da Udine e passando per questo canale abbia a raggiungere poi la linea Austriaca oltre Pontebba.<sup>34</sup>

L'importanza di essere in rete, o semplicemente connessi, grazie alla strada ferrata per Pontebba, era anche per Moggio qualcosa di assolutamente prioritario. Non esserlo significava miseria, rovina economica, ma anche, potremmo dire, un forte isolamento sociale e culturale.

Lo stringato verbale della seduta straordinaria di quel Consiglio comunale di Moggio del 30 luglio 1867, presieduto dal Sindaco Giacomo Simonetti, non offriva troppe sorprese. La cessione gratuita dei terreni di proprietà comunale per permettere la realizzazione del sedime, essendo pochi, incolti e di valore "meschinissimo", veniva votata all'unanimità. Con una votazione di 10 favorevoli e 4 contrari, invece, sarebbero stati concessi gratuitamente alla società concessionaria anche i terreni di proprietà privata (dietro compartecipazione della relativa spesa di esproprio di tutti i Comuni interessati della Provincia, in ragione della rendita censuaria e della popolazione) e si sarebbe concorso fino all'importo di 10.000 lire nella spesa per la nuova stazione sulla linea: «[vengono esposti] ai sigg. Consiglieri i vantaggi e i danni che ne derivano per la costruzione o meno della ferrovia al

Comune di Moggio fatto riflesso che il sacrificio che oggi si chiede ai Comuni è compensato dai prevalenti vantaggi che ne derivano».<sup>35</sup>

I risultati delle votazioni negli altri Comuni del Distretto di Moggio non sarebbero stati tutti uguali. A Chiusa il Consiglio comunale votò all'unanimità la cessione gratuita dei terreni di proprietà comunale e anche la spesa di espropriazione dei terreni appartenenti a privati, ma non passò la spesa di 10.000 lire per la stazione: la situazione finanziaria del Comune era così disastrosa che, tranne il Sindaco f.f. Antonio Rizzi, nessuno votò quest'ultima mozione<sup>36</sup>. A Dogna e a Raccolana<sup>37</sup> si sarebbe ottenuto un risultato analogo a quello di Chiusa, ma a Pontebba la votazione fu a dir poco strabiliante: non solo venne approvata la cessione gratuita dei sedimi, comunali e privati, ma all'unanimità venne anche discussa e approvata la mozione per la contribuzione alle spese della stazione, per la quale Pontebba non solo deliberebbe la prevista somma di 10.000 lire, ma aggiunse la spesa di lire 5.000 per i fondi relativi agli accessi e agli accessori della stazione stessa<sup>38</sup>. Diversa ancora la votazione del Comune di Resia, che giustamente non votò per la cessione gratuita dei terreni comunali e nemmeno per contribuire alle spese per la stazione, visto che sul suo territorio comunale la ferrovia Udine-Pontebba non sarebbe mai passata, ma votò a maggioranza (11 voti favorevoli, 3 contrari) la contribuzione alle spese per gli espropri di terreni privati<sup>39</sup>.

Più interessante il caso di Resiutta, che aprì un capitolo nuovo in questo dibattito: il voto condizionato dal passaggio o meno della ferrovia nei pressi del suo centro comunale. Come si sa, non era ancora stato

deciso su quale sponda del Fella la linea tra Piani di Portis e Resiutta dovesse essere tracciata. Dal primo progetto Cavedalis fino alle revisioni di Buzzi e Kazda<sup>40</sup>, sembrerebbe che la linea in discussione non avesse una sua certa collocazione, così avvenne che il 5 agosto 1867 il Consiglio comunale di Resiutta, presieduto dal Sindaco Giovanni Morandini, si pronunciò all'unanimità in termini diversi sui punti in discussione rispetto a tutti gli altri Comuni del Distretto di Moggio: sarebbero stati concessi gratuitamente i terreni su cui doveva essere collocata la ferrovia e la stazione, sia comunali che privati, concorrendo nella spesa degli espropri di questi ultimi assieme a tutti i Comuni interessati proporzionalmente al numero degli abitanti e ai dati censuari, oltre ad un contributo di 5.000 lire per la costruzione della stazione (una somma analoga sarebbe stata auspicabilmente versata dal Comune di Resia), *solo se la ferrovia si fosse sviluppata lungo la sponda sinistra del Fella almeno fino alla località Ponte Peraria*. Nel caso invece la linea si fosse costruita sulla sponda destra del Fella, il Comune di Resiutta avrebbe ceduto (partecipando alla metà delle spese di rimborso) solo i terreni di proprietà privata, annullando tutti gli altri impegni<sup>41</sup>.

Ma per i Comuni che non avessero deliberato alcunché, perché disinteressati a questa problematica per gli scarsi effetti che si riteneva potesse produrre la costruzione della linea, distante dai loro centri (era il caso di Nimis, per esempio), la Prefettura di Udine usava solleciti piuttosto severi, decretando alla fine la convocazione d'ufficio del Consiglio comunale per deliberare su tali questioni<sup>42</sup>. D'altra parte la posta in gioco era molto alta, se la stessa Prefettura

parlava di «massima importanza dell'opera» e sosteneva di «fare ogni possibile sforzo per agevolare l'esecuzione di una linea ferroviaria chiamata a dar crescente sviluppo all'industria ed al commercio di questa importante Provincia al quale effetto il Consiglio Provinciale deliberava per ora nella sua straordinaria adunanza del 18 corrente di concorrere alla somma di Italiane Lire 500.000»<sup>43</sup>.

In linea con queste reprimende prefettizie, ecco l'«arringa» del consigliere Giacomo Moro. Una relazione in Consiglio Provinciale profondamente sentita per sostenere con grande efficacia un enorme sacrificio finanziario, nella consapevolezza dell'altissimo compito che spettava a Udine e al Friuli nei confronti di tutta la Nazione:

Onorevoli Colleghi! I sacrificj passati portarono la patria al livello delle altre grandi Nazioni, fondando l'unità politica, ma essa è ancora molto lontana dal loro livello nelle condizioni materiali, industriali, commerciali. L'unità politica sarà sempre periclitante, finché non sia sorretta dal conveniente sviluppo economico, il quale addimanda l'opportuno collocamento di un complesso d'istituzioni, di credito, di ferrovie, canali, il cui primitivo impianto suona sacrificj di danaro ed attività.

Noi Friulani ora ci troviamo in uno di quei gravi momenti, che portano in sé la responsabilità di una gran parte dell'avvenire economico di una Provincia, e non dobbiamo far sì che i nostri successori non ci abbiano a condannare come imprevidenti, ignari della importanza del momento, o peggio, divisi in noi stessi, e nel nostro presente d'oggi, egoisti, che non vogliamo pigliarci pensiero dell'indomani.

La nostra Provincia maggiormente interessata nella effettuazione della linea Pontebbana, perché ne avrà i vantaggi

maggiori e più immediati, è ben giusto che concorra anche con sforzi maggiori. Di ciò non solo siamo responsabili verso noi stessi ma siamo anche solidali colla grande Patria Italiana, perché appunto quella linea ha la sua somma importanza non solo Provinciale, ma Nazionale.<sup>44</sup>

Se fossero rimasti ancora dei dubbi sull'onestà intellettuale che animava le menti più fervide di questa partita nel Friuli post unitario, qui li potremmo subito cancellare, tanto autentico pare il fervore che animava questi interventi, di grande efficacia e forza ideale.

### **Il difficile evolversi della soluzione fino alla legge del 1872**

Per comprendere al meglio la storia di questa fondamentale infrastruttura, dobbiamo pensare, però, che il dibattito sulla «Pontebbana» e quindi la sua storia procedesse sempre su un doppio binario: quello più locale, legato alla disponibilità finanziaria dei Comuni interessati e che aveva dall'altra parte due principali interlocutori, la Prefettura e la Provincia, dibattito a volte condizionato dal passaggio della ferrovia secondo ben precise e certe condizioni, e quello a livello nazionale e internazionale, che procedeva con alterna fortuna nel suo complesso e incerto percorso.

Paolo Billia<sup>45</sup> e Carlo Kechler<sup>46</sup>, componenti della Commissione Commerciale, come abbiamo già in parte ricordato, oltre ad essere tra i meglio informati sulle vicende internazionali, rappresentavano una sorta di ala realista e moderata del partito pro «Pon-

tebbana», e contribuivano con le loro relazioni e gli interventi in Consiglio Provinciale alla conoscenza dell'intricata questione. Gli ottimi rapporti maturati con esponenti del Governo italiano a Firenze e a Vienna (basti pensare al ruolo determinante che proprio in quegli anni sulla questione ebbe l'on. Gabriele Luigi Pecile), con la Camera di Commercio di Klagenfurt, la Provincia e la Camera di Commercio di Venezia, consentiva loro di discutere con cognizione di causa e illustrare una situazione solo in apparenza piatta e priva di sbocchi.

Una tra le preoccupazioni maggiori dei due uomini politici friulani<sup>47</sup>, era stata quella di convincere il giovane Governo italiano, nei suoi continui cambi di guida (Ricasoli II, Rattazzi II, Menabrea I, Menabrea II, Menabrea III e Lanza solo da giugno 1866 a giugno 1872, con nove diversi Ministri dei Lavori Pubblici<sup>48</sup>), che la richiesta avanzata per la «Pontebbana» non era da annoverarsi tra la pleora di collegamenti locali che proprio in quegli anni l'amministrazione centrale dello Stato subiva da ogni dove, ma costituiva invece un fondamentale collegamento internazionale, vitale per l'economia del Friuli, della Carinzia, di Venezia e di tutto il Veneto orientale. Billia e Kechler sapevano però che, superato con pazienza questo non secondario ostacolo, ne rimanevano ancora diversi sul tappeto, tra cui la quasi impossibilità di fare ricorso a un concessionario per la costruzione e l'esercizio dell'infrastruttura che non fosse austriaco: o la potentissima Società Rudolfiana, che aveva il compito, prima del 1866, di condurre la ferrovia Rudolfiana Haag-Villacco in un porto dell'Adriatico e – oltre a detenere i progetti esecutivi – era molto vicina alla politica imperial regia, o l'altrettanto



Il transito nei pressi di Camporosso del treno di lusso "Wien-Nizza-Cannes-Express". In testa una locomotiva 9.13 kkStB (collezione ing. Domenico Pittino).

fortissima Società Meridionale, che però contrastava la Rudolfiana perché si sarebbe posta come vettore concorrente sulle stesse direttrici di traffico, tra cui quella per il porto di Trieste, per il quale fin dal 1857 la «Meridionale» era in una posizione di monopolio. Gli interessi degli influenti ambienti triestini e goriziani, che formavano il partito dei "prediliani", che prepotentemente occupavano le cronache giornalistiche, preoccupavano di meno Billia e Kechler, in quanto l'Austria e la società che poteva prendere in concessione i lavori della nuova linea ben sapevano

che il costo per la realizzazione dell'opera, oltre 40 milioni di fiorini, era spropositato rispetto a quello previsto per la «Pontebbana». Linea che, dopo il 1866, sarebbe stata finanziata dall'Austria solo in misura ridotta e lungo un percorso ben più agevole, quello della Valcanale tra Tarvisio e Pontebba di soli 24 km. Un tronco di certo realizzabile finanziariamente e tecnicamente, anche se prevedeva, nel caso fosse stato concepito come linea di collegamento tra la Carinzia e il porto di Trieste, il non facile rientro temporaneo all'interno dei confini italiani tra

Pontebba, Udine e Cormons. Ma la Società Rudolfiana aveva capito la maggiore convenienza tecnica ed economica del tronco lungo il Fella, e ormai si sarebbe decisa per questa ipotesi, anche se non venivano escluse a priori le trattative per la «Prediliana», pronta a qualsiasi decisione venisse presa da Vienna, nonostante le generali disposizioni del trattato commerciale del 1867 propendessero per la via di Pontebba.

Pur in questo stato di grande incertezza, che faceva dire a Billia e Kechler nel marzo 1869 che «tutte queste circostanze, se coadiuvate da un'azione efficace ed intelligente del R. Governo, dovrebbero far trionfare in ultimo risultato la causa da noi propugnata; ma, conviene pur dirlo, *siamo ancora alle sole speranze*»<sup>49</sup>, i nodi, dal 1870 in poi, iniziarono molto lentamente a sciogliersi.

Se la Prefettura, anche nel 1869 e per iniziativa del Comune di Udine, avrebbe continuato a sollecitare con energia i Regi Commissari dei Distretti di Ampezzo, Gemona, Moggio, Tarcento, Tolmezzo e Udine, oltre ai relativi Sindaci, per concorrere alla sottoscrizione della spesa per la realizzazione dell'opera<sup>50</sup>, in ciò sostenuta dal Ministero dell'Interno<sup>51</sup>, le azioni ai massimi vertici venivano osservate con notevole partecipazione da parte dei rappresentanti locali e ormai avrebbero riservato notizie piuttosto decisive, tanto che, per la prima volta, il Prefetto di Udine Eugenio Fasciotti ammise che la questione della «Pontebbana» stava prendendo «una buona piega»<sup>52</sup>.

Quando vennero convocati a Firenze, nel febbraio 1871, in qualità di membri della «Commissione per la strada ferrata Pontebbana», Andrea Milanese, l'ing.

Giovanni Corvetta e Nicolò Fabris, assieme all'omologa Commissione veneziana e ai deputati Gabriele Luigi Pecile e Giuseppe Giacomelli, tutta una serie di questioni appariva risolta, o assumeva comunque una nuova configurazione<sup>53</sup>. Per prima cosa il concessionario non era più identificato con l'onni-presente e insostituibile Società Rudolfiana, ma con un nuovo soggetto trattante, il Principe Alfonso di Porcia, a capo di un consorzio di banchieri milanesi appoggiato alla Union Bank di Vienna che, a determinate anche se esose condizioni (garanzia chilometrica da parte dello Stato per L. 29.000 al chilometro e cessione gratuita dei terreni da parte dei Comuni o, in sua vece, un milione di lire in oro prima di iniziare i lavori), si sarebbe impegnato a realizzare l'opera e a svolgerne l'esercizio da Udine fino a Tarvisio, non limitando le corse a Pontebba. Inoltre il nuovo concessionario avrebbe abbandonato il tanto criticato progetto dell'ing. Kazda del 1865, recuperato dalla Provincia di Udine quattro anni dopo per ben 22.000 fiorini, per seguire un tracciato parallelo alla strada nazionale pontebbana, «occupandone in qualche parte la sede di quella». Il quadro assumeva poi connotati ancora più positivi considerando un altro fattore: la Provincia di Venezia avrebbe forse concorso con un contributo di non meno di 200.000 lire. Somma che, aggiunta alle 500.000 già stanziata dalla Provincia di Udine e alle 200.000 dei Comuni (contro le 450.000 in origine ipotizzate), portava a un concorso di 900.000 lire, più che sufficiente per iniziare i lavori, considerando che il valore dei sedimi da cedere alla società non fosse quello dichiarato dal Principe di Porcia, pari a un milione di lire, ma di 800.000 lire soltanto.

Ma qual era stata la risposta dei Ministeri competenti, a quanto si era appreso? Se il Ministro delle Finanze Quintino Sella, da sempre vicino alle istanze friulane, aveva approvato in linea di massima l'accordo con il nuovo concessionario, il principe di Porcia, il Ministro dei Lavori Pubblici, Giuseppe Gadda, dichiarò che il progetto Kazda, l'unico progetto "di dettaglio" finora disponibile, non era accettabile da un punto di vista tecnico, in ciò spalleggiato anche dal costruttore Tatti e dall'ing. on. Gustavo Bucchia. Tatti e Bucchia avrebbero dovuto produrre, perché venisse sottoposto al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, un progetto definitivo per dimostrare l'attendibilità tecnica del nuovo tracciato.

Le trattative però, per quanto promettenti, si interruppero già nel marzo 1871 perché da parte del Ministro dell'Interno vennero dichiarate inaccettabili le condizioni poste dal concessionario in merito alla garanzia chilometrica, ritenuta molto alta, e che per di più lo Stato avrebbe dovuto pagare in oro. Qualche mese dopo, e siamo ai primi di giugno, un altro consorzio, rappresentato dal Principe Giovannelli, si fece avanti, annullando la pretesa del pagamento delle garanzie in oro, e mantenendo inalterate le altre condizioni già fissate dal Principe di Porcia, ma il Ministro Sella – che evidentemente aveva in avanzato esame altre trattative in corso – non ricevette il nuovo rappresentante e di fatto non considerò la proposta<sup>54</sup>.

Se a questo punto facciamo un salto di sette mesi per ritrovarci alla vigilia dell'approvazione della convenzione con la Società concessionaria, che sarebbe sfociata nella legge n. 896 del 30 Giugno 1872<sup>55</sup>, mettendo finalmente un punto fermo sull'ormai an-

nosa questione, notiamo che inaspettatamente – ma neanche tanto considerati i segnali di disinteresse manifestati poco prima – il testo della Convenzione sarebbe stato radicalmente diverso da quello che ci si era immaginati seguendo i punti di vista degli osservatori friulani sul proscenio fiorentino, per due fondamentali elementi: è cambiato innanzitutto il nome di quello che sarebbe stato, d'ora in poi, il Concessionario per la costruzione e l'esercizio della «Pontebbana», la Banca Generale di Roma, rappresentata dal suo Direttore Generale Antonio Allievi, che nulla più aveva a che fare con i referenti austriaci dapprima sempre evocati; e sarebbero state sensibilmente ridotte le spese annue per le cosiddette "garanzie" dello Stato da concedere alla Società concessionaria per ogni chilometro di ferrovia in esercizio per tutta la durata della concessione a partire dal giorno di primo esercizio, che sono passate da 29.000 a 20.000 lire al chilometro. Tali garanzie sarebbero state pagate dallo Stato alla concessionaria a completamento delle tre diverse sezioni in cui era stata divisa la linea: da Udine a Ospedaletto, da Ospedaletto a Resiutta e da Resiutta a Pontebba e restituite dal concessionario a conclusione della concessione con l'interesse del 4%<sup>56</sup>.

Molto interessanti le prescrizioni di carattere tecnico presenti nel Capitolato che il progetto avrebbe dovuto seguire, da presentare all'attenzione del Governo entro cinque mesi dalla partecipazione alla concessione.

Entro un mese dalla data di approvazione del progetto particolareggiato (con disegni in scala – planimetria generale e profilo longitudinale – non inferiore a 1 a 2000) avrebbero dovuto iniziare i lavori "per

dare compiuta la intera linea nel termine di tre anni a partire dalla data medesima”. La linea sarebbe stata costruita evidentemente a binario unico, ma se il prodotto lordo d’esercizio avesse superato le 35.000 lire al km, il concessionario avrebbe avuto l’obbligo di posare il secondo binario. Tante le prescrizioni tecniche, a partire dalla larghezza del sedime (detta “piattaforma stradale”), di m 5,50, che può ridursi a m 4,50 esclusivamente lungo i parapetti dei ponti. I sottopassi di strade nazionali avrebbero avuto una larghezza di m 6, ridotti a 5 o 4 per le strade comunali e provinciali, a seconda della loro importanza. L’altezza delle gallerie, dal piano delle rotaie alla chiave di volta, sarebbe stata non inferiore a m 5,50. All’interno delle stesse, per la sicurezza dei guardiani e cantonieri, ogni 50 metri sarebbero state ricavate delle nicchie per il ricovero di almeno tre persone. Previsto anche il raggio minimo delle curve: 500 metri da Udine a Piani di Portis, 300 metri da Piani di Portis a Pontebba, mentre i tratti rettilinei tra due curve di flesso contrario nel primo tronco sarebbero stati di cento metri, nel secondo tronco di sessanta. La pendenza del tracciato, altro fondamentale dato che poteva caratterizzare la funzionalità di una linea di montagna, non avrebbe dovuto superare il 16 per mille (9 per mille da Udine a Piani di Portis). Veniva stabilita anche la distanza delle case cantoniere, che dovevano sorgere a non più di 1200 metri l’una dall’altra, sia quelle legate alla funzione di eventuali passaggi a livello, sia quelle a servizio esclusivo. Tutta la linea ferroviaria sarebbe stata chiusa dalle proprietà limitrofe «con siepi d’acacia o di spino bianco, o con steccati di legno, secondo il caso, per tutta la sua lunghezza». L’armamento sarebbe stato compo-



Moggio Udinese: Abbazia e Stazione in due cartoline del primo Novecento, una in bianco e nero, l’altra acquerellata, ma ricavata dal medesimo scatto. La linea non è ancora elettrificata e non è ancora stata realizzata la variante della strada statale tra la stazione e il Fella (collezione ing. Domenico Pittino).

sto da binari del peso non inferiore a 30 kg al metro lineare e di lunghezza pari a 5 metri e 40 centimetri (o 6 metri e 30) corrispondenti a 6 o 7 traversine. Due articoli specifici venivano dedicati alle stazioni che, oltre ad essere dotate del raddoppio di binario con i necessari deviatori, sarebbero state provviste di piattaforme girevoli (si intendevano ovviamente quelle per i carri), gru, bilance, vasche d’acqua per

alimentare le caldaie delle locomotive e con sale d'aspetto munite di mobilio confortevole e soprattutto dotate «di un orologio collocato in modo ostensibile al pubblico». Per quanto riguardava le necessità legate alla dotazione del materiale rotabile, non ci si soffermava in dettaglio a elencare i tipi di locomotive («il numero delle locomotive e dei veicoli [...] dovrà stare in giusta proporzione con l'estensione della linea medesima e col probabile movimento massimo che si determinerà sopra di essa»), mentre particolari dettagli erano riservati alle carrozze passeggeri, che dovevano essere tutte coperte: quelle di prima e seconda classe sarebbero state chiuse anche lateralmente da invetriate, mentre quelle di terza dovevano essere dotate almeno di cortine di cuoio.

Era infine previsto, una volta compiuta la linea, il collaudo secondo quanto predisposto dalla legge sui lavori pubblici. Si sarebbero applicate le stesse tariffe della SFAI (Società Ferrovie Alta Italia), sia per i viaggiatori che per le merci. La concessione durava 99 anni, ma dopo vent'anni dall'apertura all'esercizio della linea, lo Stato poteva riscattare la concessione.

### **Le richieste di Moggio perché la Pontebbana corra lungo la riva destra del Fella**

L'approvazione della legge sulla «Pontebbana», dopo un travaglio amministrativo che durava ormai da quasi una ventina d'anni, fu salutata con gioia dagli amministratori friulani: l'incubo rappresentato dall'alternativa linea del Predil sollecitata dagli influenti ambienti triestini e in alterni momenti voluta

dallo stesso Governo austriaco, la difficile ricerca di un concessionario che si fosse preso in carico una realizzazione tecnicamente molto ardua, l'aver convinto il Governo italiano della necessità internazionale di realizzarla, erano tutti elementi che finalmente potevano dirsi risolti. E la lettera di plauso che la Deputazione Provinciale del Friuli inviò a Quintino Sella all'indomani dell'approvazione della legge 896, ci aiuta a riconoscere chi venne considerato il vero fautore della «Pontebbana», almeno tra i Ministri in carica<sup>57</sup>:

Eccellenza!

La ferrovia Pontebbana, per noi oggetto di tanti studj, di tante speranze e sollecitazioni, può ormai considerarsi un fatto compiuto mercé le deliberazioni dei due rami del Parlamento.

La Deputazione Provinciale di Udine, riunita oggi per la prima volta dacché pervenne la desiderata novella definitiva, facendosi interprete del sentimento della Rappresentanza Prov.le, si crede in dovere di manifestare la gratitudine dell'intera Provincia verso l'Eccellenza Vostra, che colla parola e coll'opera potentemente contribuì al trionfo di questo grande interesse Nazionale.

Ma ancora nuove difficoltà avrebbero funestato le aspettative friulane. Perché una ferrovia, così fortemente voluta dall'intelligenza locale un po' a tutti i livelli, doveva trovare poi le condizioni per essere effettivamente realizzata mediante il rispetto di un capitolato concretamente praticato con perizia e rispettoso soprattutto dei tempi. La Banca Generale di Roma, che una ventina d'anni dopo salirà agli onori della cronaca per lo scandalo che la travolse, non era

in grado di realizzare l'opera se non subappaltando ad altra ditta la sua costruzione. È però il periodo in cui, anche grazie al capitolato che in qualche modo consentiva, e nell'attesa dell'approvazione del progetto definitivo, i Comuni interessati avanzavano diverse pretese, mirate essenzialmente all'avvicinamento delle stazioni ai loro centri storici, dato che il capitolato sosteneva che le stazioni – definite secondo “tipi” proposti dal Ministero dei Lavori Pubblici tenuto conto della diversa importanza dei centri toccati – sarebbero state designate dal Ministero, sentito il concessionario. C'è ad esempio il caso di Tarcento, che aveva stanziato già 10.250 lire per la propria stazione, giustamente preoccupata che la stessa non sorgesse troppo lontana dal centro (come poi regolarmente avvenne), ponendo la condizione che la stessa non venisse edificata a più di 1200 metri dal centro<sup>58</sup>. O il caso di Amaro, che proponeva che la linea, dopo Piani di Portis, oltrepassasse il Fella e qui venisse costruita la stazione, per essere meglio al servizio dei paesi di tutta la Carnia, piuttosto che realizzare la prevista stazione a Piani di Portis<sup>59</sup>. O, ancora, il caso di Moggio, che analizzeremo più in dettaglio, ma anch'esso legato non solo alla vicinanza della stazione rispetto al centro del paese, ma alla sua stessa presenza.

I lavori, dopo l'approvazione della legge del 30 giugno 1872, come si può notare da queste stesse corrispondenze, non procedevano secondo i tempi desiderati. La Banca Generale di Roma, titolare della concessione, aveva il 2 novembre dello stesso anno ceduto alla Società Ferroviaria Alta Italia (SFAI) il contratto, e quest'ultima aveva a sua volta incaricato la Banca Lombarda di Costruzioni la parte riguar-

dante l'esecuzione dell'impresa, in un rimpallo continuo di deleghe e responsabilità. Il Presidente della Camera di Commercio ed Arti di Udine, in una relazione inviata oltre un anno dopo l'emanazione della legge n. 896 al Presidente della Deputazione Provinciale<sup>60</sup>, lamentava il mancato avvio dei lavori che ritardava ulteriormente l'utilizzo di una manodopera friulana minata da un'ormai certa carestia (una siccità molto estesa aveva già rovinato tanti raccolti durante quell'estate) e funestata da malattie contagiose contratte nei lontani paesi d'emigrazione. L'immediata realizzazione dell'infrastruttura per almeno tre anni avrebbe potuto ridurre significativamente la disoccupazione di tanti friulani, provati da una crisi economica che aveva a Vienna il suo epicentro, perché avrebbe dato lavoro a «parecchie migliaia di operaj», forzosamente rientrati in patria da Galizia, Croazia e altre regioni dell'Impero Austro-Ungarico. A maggior ragione – continuava Kechler – potevano iniziare i lavori tra Udine e Ospedaletto, la prima delle tre sezioni in cui per capitolato la Udine-Pontebba era stata divisa, visto che il progetto particolareggiato per quel primo tronco era concluso e solo in attesa dell'approvazione ministeriale. Così Carlo Kechler concludeva il suo appello:

Udine ha il dovere ed il diritto di esercitare tali uffici. Dovere, per gli importanti interessi che si annettono per la provincia nostra a questa impresa; diritto, perché oltre all'aver tenacemente patrocinato un progetto per tanti anni osteggiato da molti, secondato da nessuno, lo rese più facile anche coll'ingente sussidio votato dalla Provincia, dal Municipio di Udine e da molti de' Comuni direttamente interessati.

[...]

Se nessuna delle società assuntrici hanno [sic!] interesse a sollecitare i lavori, ma anzi, sembra, un interesse diametralmente contrario, è la nazione che ha vivissimo interesse di vedere definitivamente assicurata e cominciata la costruzione della Pontebba; è la Provincia nostra che ha tutto l'interesse perché sia una volta posto fine alle tante tergiversazioni e lungaggini che subì sempre in tutte le fasi questo stentatissimo parto.

Ma le banche coinvolte in questa operazione non avevano interesse ad accelerare l'esecuzione dei lavori, causa l'ingente operazione finanziaria che le avrebbe interessate, «in circostanze – peraltro – poco propizie alla emissione ed al collocamento di nuovi titoli industriali». Se il Governo taceva o non sollecitava l'inizio dei lavori della «Pontebbana», anche perché forse non opportunamente a sua volta sollecitato dagli esponenti locali in Parlamento, era chiaro che tutto sarebbe rimasto bloccato. La SFAI aveva “subito suo malgrado” la convenzione e le condizioni finanziarie imposte dalla Banca Generale di Roma non erano delle migliori. E analogamente si poteva dire per il capitolato “imposto” dalla SFAI alla Banca Lombarda di Costruzioni, con margini di utile ridotti, e tempi molto ristretti per l'esecuzione dell'opera.

Se dunque tutto lasciava capire che ci sarebbero stati altri mesi di attesa, anche perché il progetto particolareggiato delle sezioni tra Ospedaletto e Resiutta e tra Resiutta e Pontebba non era stato ancora ultimato, che cosa si diceva in centri importanti del Canal del Ferro quali Moggio, capoluogo di Distretto?

Quasi volendo approfittare di queste lentezze, Mog-

gio intese far valere fin da subito le proprie ragioni per migliorare il servizio ferroviario che la nuova «Pontebbana» gli avrebbe potuto assicurare, nell'auspicio che alcune scelte progettuali potessero essere messe ancora in discussione. Le richieste di Moggio erano pensate secondo una scala di alternative. La prima richiesta rimaneva quella più sentita, ovvero che la ferrovia passasse sulla riva destra del Fella, come alcuni autorevoli progetti già presentati negli anni scorsi avevano previsto<sup>61</sup>, per servire meglio la popolazione di Moggio. La seconda richiesta, nel caso questa prima ipotesi fosse stata ormai respinta e la linea, come ormai pareva certo nell'ottobre 1873, sarebbe stata tracciata lungo la riva sinistra del Fella, riguardava la presenza stessa di una stazione che doveva servire in via esclusiva Moggio. Causa la vicinanza con quella di Piani di Portis, ma soprattutto con Resiutta, da cui la separavano appena 3 km, la stazione di Moggio poteva anche non essere realizzata. Ma se la stazione poteva, come ci si auspicava, essere edificata, venivano indicate alcune località presso le quali la stazione sarebbe stata sperabilmente collocata: Rio Stivana, Ponte di Moggio o Rio di Campeglio.

Il “manifesto” in cui tutto questo trovava appropriata sintesi, è una petizione (definita anche “rimostranza”) in carta da bollo che la Giunta municipale di Moggio Udinese inviò il 7 Ottobre 1873 al Ministro dell'Interno, dei Lavori Pubblici e al Presidente del Consiglio dei Ministri<sup>62</sup>.

Vi erano molti motivi per preferire che il tracciato della «Pontebbana» tra Piani di Portis, Moggio e Chiusaforte si posizionasse sulla sponda destra del Fella. Un percorso meno soggetto a frane e valanghe,

più lineare, meno esposto alla corrosione del Fella e al ghiaccio d'inverno, perché esposto sempre al sole. Infine, condizione evidentemente non secondaria, avrebbe toccato l'abitato di Moggio, «Comune di 4 mila abitanti, capoluogo di Distretto»:

Altronde Moggio è il Comune più popolato ed importante del Distretto e ci tiene da remotissima epoca la residenza di tutti gli Uffici. Qual Capoluogo d'un Mandamento di oltre 15 mila abitanti, la Stazione si rende necessaria nel suo territorio Comunale affinché eglino, dovendo recarsi giornalmente alla Pretura o all'Agenzia dell'Imposte o al Commissariato Distrettuale, abbiano a soffrire minor spesa e disagio. Di questi vantaggi sarebbero privi se la Stazione venisse concessa a Resiutta - Comune che conta appena 800 abitanti, e che potrebbe di leggieri aggregarsi a quello di Moggio, sussistendovi tutti gli estremi contemplati dalla Legge Comunale e Provinciale.

Il Comune di Moggio inoltre è fornito di boschi, di numerose Malghe, di una miniera di piombo e di cave di pietra e gesso - ed ha un commercio vivissimo. Il privarlo d'una Stazione equivarrebbe alla sua completa rovina.

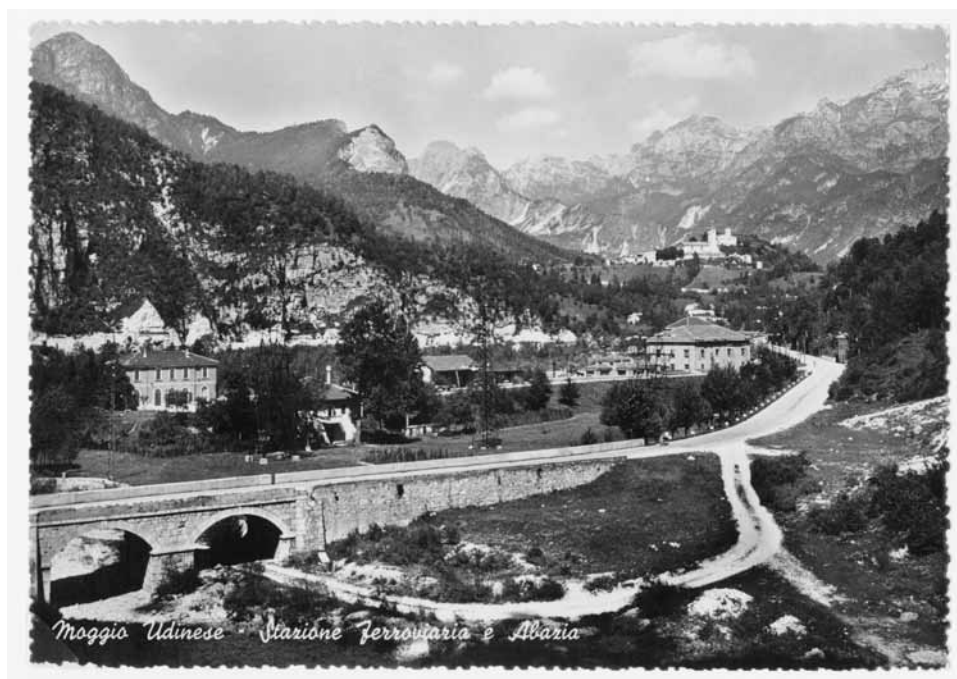
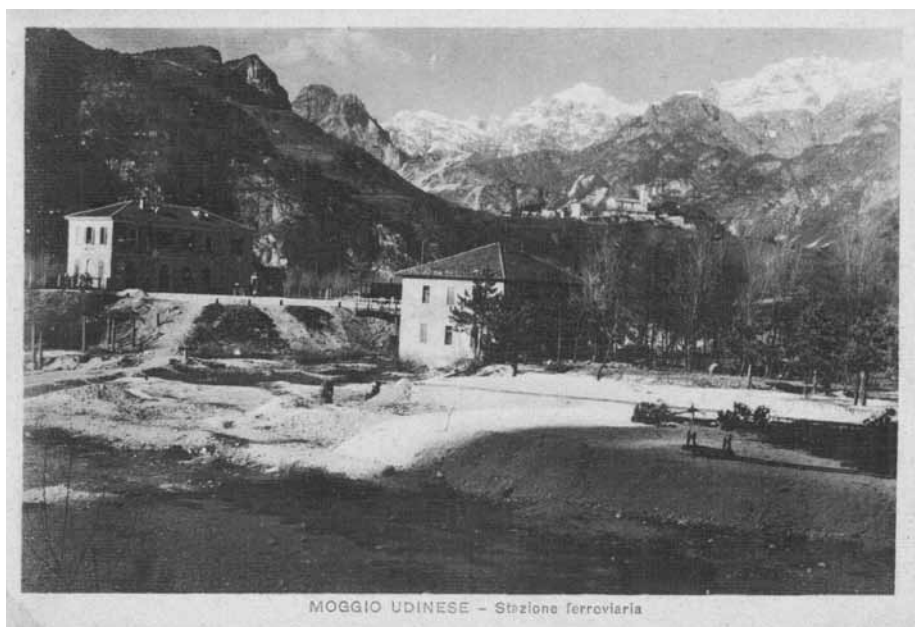
La petizione si concludeva ribadendo che, anziché a Resiutta, la stazione dovesse essere costruita a Moggio o nel suo territorio comunale in una delle tre località prima ricordate, e il Comune si sarebbe sobbarcato l'eventuale maggiore spesa che tale edificazione avrebbe comportato.

L'Ufficio Tecnico Provinciale avrebbe sostenuto la proposta di Moggio, anche perché era coerente con il voto di tutti i Comuni della Carnia che richiedevano che il tracciato corresse sulla destra del Fella e si collocasse in Comune di Amaro, anziché a Piani

di Portis, la stazione che doveva servire la Carnia<sup>63</sup>. Ma la Deputazione Provinciale, che pure appoggiava la richiesta di Moggio<sup>64</sup>, avrebbe archiviato un anno dopo l'istanza, perché nel frattempo il progetto fino a Chiusa (e quindi fin oltre Moggio) risultava già approvato dal competente Ministero<sup>65</sup>.

### **Il lento inizio dei lavori e i continui solleciti della Provincia di Udine**

Gli anni che ci separano dall'attivazione dell'esercizio delle singole sezioni, in particolare il primo tronco, tra Udine e Ospedaletto, sarebbero stati caratterizzati da un costante profluvio di solleciti per l'inizio dei lavori, che procedevano con una lentezza esasperante e con pochissimi uomini e scarsissimi mezzi. Proprio l'opera che avrebbe dovuto impiegare migliaia di persone, per lo più emigranti rientrati in Friuli, era contrassegnata da un avvio modestissimo, con poche decine di operai impegnati per movimenti di terra, procedure di esproprio non ancora ultimate, progetti di dettaglio da completare per quanto riguardava i tronchi più settentrionali, da Ospedaletto a Resiutta, e da Resiutta a Pontebba. Ancora una volta fu proprio la Deputazione Provinciale del Friuli a sollecitare con forza al Ministro dei Lavori Pubblici l'inizio effettivo dei lavori negli ultimi giorni del 1873, a un anno e mezzo dall'emanazione della legge. Gli espropri tra Udine e Tricesimo procedevano con lentezza esasperante e la disoccupazione difficilmente nel corso dell'inverno sarebbe potuta risolversi: un lungo periodo di miseria avrebbe ancora attraversato l'economia friulana<sup>66</sup>.



Moggio Udinese: La Stazione con sullo sfondo l'Abbazia e in primo piano la statale Pontebbana, quando percorreva la parte retrostante la stazione. Nella cartolina in basso è riconoscibile anche lo scalo merci e la sottostazione (collezione ing. Domenico Pittino).

Proprio al fine di sollecitare l'inizio dei lavori, la Deputazione Provinciale mandò in missione nei centri decisionali più direttamente coinvolti per la costruzione della «Pontebba» due suoi "deputati", Giovanni Groppero e Giovanni Battista Fabris<sup>67</sup>, che avevano ultimamente seguito con competenza e passione la difficile evoluzione della realizzazione della ferrovia per Pontebba. La strategia era quella di capire, dai responsabili della SFAI e della Banca Lombarda di Costruzioni, assieme ai deputati al Parlamento nazionale Giovanni Battista Varè<sup>68</sup> e Pacifico Valussi<sup>69</sup>, il motivo di tanto ritardo per un'opera da tutti considerata prioritaria per l'economia della nazione ed in particolare del Friuli.

Venne chiarito subito da più interlocutori che la situazione finanziaria della Banca Lombarda di Costruzioni – impresa *imposta* alla SFAI dal Governo, come *imposta* per le operazioni finanziarie era stata la Banca Generale Romana – era piuttosto disastrosa e da essa dipendevano per grandissima parte i ritardi nella costruzione della linea. Per di più, da Udine a Collerumiz la Banca Lombarda aveva a sua volta subappaltato l'opera, senza l'assenso della SFAI. L'ing. Capo dell'Ufficio Manutenzioni e Lavori della SFAI, Massa, oltre al Commendator Restelli e al Senatore Carlo d'Adda<sup>70</sup>, rispettivamente membro e Presidente del Consiglio di Amministrazione della SFAI, assicurarono gli amministratori friulani che il contratto con la Banca Lombarda sarebbe stato comunque onorato e l'infrastruttura in ogni caso si sarebbe fatta, anche a costo di assumersene direttamente l'incarico<sup>71</sup>.

Di fatto, nonostante le promesse, i ritardi nell'esecuzione dell'opera continuarono per tutto l'anno e

per quello successivo. L'avverbio più ricorrente in queste ripetute richieste di sollecito, nelle denunce e nelle deliberazioni provinciali, era "alacrememente". Perché, se chi era messo nella necessità di rispondere ai solleciti, tranquillizzava il proprio interlocutore promettendogli di completare l'opera *alacrememente*, chi invece aveva il compito di sollecitarne l'esecuzione, non poteva che puntare su un lavoro che si realizzasse più *alacrememente* di quanto visto finora.

Ma come poter pretendere un cambio di marcia, se i lavoratori addetti al cantiere ancora il 7 aprile 1874 erano – secondo il Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale del Friuli – soltanto 24 e utilizzati per operazioni di movimento terra tra Udine e Collerumiz<sup>72</sup>?

Oltre alla manodopera impiegata (e alla guerra di cifre che, a seconda delle fonti analizzate, faceva aumentare il dato secondo il Ministero dei Lavori Pubblici da 24 a 250 unità solo dieci giorni dopo, il 17 aprile 1874<sup>73</sup>, per crescere a 768 uomini nel giugno 1875<sup>74</sup>), sempre però inferiore alle previsioni alquanto ottimistiche formulate a suo tempo dalla Deputazione, i problemi sul tappeto erano anche altri. *In primis*, le richieste che pervenivano da Tolmezzo e dalla Carnia, oltre che da Moggio<sup>75</sup>, e sostenute (ma senza eccessiva fermezza) dalla Provincia, che ribadivano ancora una volta la necessità di realizzare la "stazione per la Carnia" sulla destra del Fella, in Comune di Amaro, anziché a Piano di Portis, per proseguire il tracciato su quel versante fino a Moggio e Chiusa<sup>76</sup>. Richieste che venivano alternate alle solite precisazioni sulle lentezze e lo stentato evolversi dei lavori:

[...] le speranze concepite di vedere entro il decorso anno compiuto almeno il tronco di più facile esecuzione tra Udine e Portis, ed intrapresi i lavori lungo tutta la linea rimanente, andarono completamente fallite.

I lavori incominciati saltuariamente lungo l'accennato primo tronco procedono con una lentezza proverbiale, ed è cosa certa che condotti per tal modo, ci vorranno più anni prima del loro compimento. [...]

Lungo il secondo tronco poi tra Portis e Pontebba, quantunque sia nella sua maggiore estesa diggià approvato il Progetto, si ritarda tuttavia la pubblicazione dell'appalto per allegarne l'esecuzione, e non sono ancora iniziate le pratiche per l'espropriazione dei terreni.

Tale tempo di procedimento per parte della Società Concessionaria che al certo non trova riscontro, da motivi a serie lagnanze per parte dei Comuni interessati, i quali veggono così delusa la Convenzione stipulata dal Governo.<sup>77</sup>

L'altra questione fondamentale, anche se riguardava più che altro la capacità del Governo a rimediare a una situazione pasticciata e da esso stesso creata tre anni prima, era la risoluzione del contratto con la Banca Lombarda di Costruzioni, vera causa di tutti i ritardi fin qui maturati. Risoluzione che venne comunicata alla Provincia nel marzo 1875 e che, per quanto già nell'aria un anno prima, non era evidentemente facile da formalizzare, nonostante una speciale commissione nominata per sorvegliare l'impresa costruttrice<sup>78</sup>. Di fatto, come tutti ormai auspicavano, sarebbe stata la SFAI stessa ad assumere direttamente i lavori «per portarvi maggiore attività come ne ha fatto promessa»<sup>79</sup>.

Se trascuriamo ancora le estreme, energiche missive inviate al Ministro dei Lavori Pubblici dalla Depu-

tazione Provinciale del Friuli del giugno 1875, che lamentavano «il nessun progresso dei lavori» (nonostante ormai il diretto impegno della SFAI) e auspicavano che con nuovo impegno venisse «dato corso pieno ed integro alla Legge votata dal Parlamento, e siano lungo tutta la linea attivati i lavori con quella forza, la quale può garantire il compimento nell'epoca stipulata»<sup>80</sup>, ormai sembra che – nonostante queste ultime stimolanti sferzate al Governo del Re – più di qualche elemento sia ormai sistemato per avviarsi verso l'ultimo e definitivo traguardo.

A questo proposito appare come risolutoria la lettera del Ministero dei Lavori Pubblici del 14 luglio 1875 che snocciola al Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale di Udine tutta una serie di opere realizzate, tali da garantire più di qualche aspettativa e conferma:

Nel 1° Tronco [Udine-Ospedaletto, *n.d.r.*] i movimenti di terra trovati completamente eseguiti. Fatta eccezione per il tratto in cui cadono le Trincee di Fraelacco e Clama per l'ultimazione delle quali occorreranno ancora due mesi; intanto è compiuta la provvista della ghiaia per il primo strato che venne già steso fino al Chil. 11,200, e si ha già sul posto parte dei regoli per l'armamento.

Si trovano in costruzione avanzata le opere d'arte ed i fabbricati delle Stazioni e progrediscono gli scavi delle spalle e pile del ponte sull'Orvenco di cui quanto prima si principierà la costruzione.

Relativamente al secondo tronco risulta che i lavori sono attivati fra i Chil. 30 e 31 e nella linea di Venzone fra i Chil. 39 e 36. e che se essi non ebbero un maggiore sviluppo ne fu causa l'opposizione trovata da parte dei proprietari dei terreni cadenti in occupazione, secondo che da questo Mi-



Il servizio automobilistico che collegava la stazione di Moggio al centro del paese, con i ferrovieri che operavano in stazione. La foto è successiva al 1938. Nel 1926 la stazione venne premiata con "diploma di menzione onorevole" nella gara per l'abbellimento della stessa (collezione Ezio Musi).

nistero fu già avvertito nella nota del 17. p.° Giugno, colla quale s'interessava codesta Prefettura ad interporre i suoi Uffici per superare le opposte difficoltà.

[...] pare possa concludersi che quando non sopravvengano cause di forza maggiore, l'apertura del primo tronco compreso fra Udine ed Ospedaletto avrà a verificarsi nel quarto trimestre del corrente anno.<sup>81</sup>

Quasi come conseguenza di questa liberatoria nota ministeriale, Carlo Kechler ritirò la mozione per la risoluzione dell'impegno finanziario della Provincia e venne votato, su proposta del consigliere Galvani, un ordine del giorno del Consiglio Provinciale molto più moderato nei toni che, senza accennare al sostanzioso contributo della Provincia, impegnava genericamente la Deputazione a presentare «nella prossima seduta autunnale una proposta che valga a sollecitare e a dare maggiore alacrità ai lavori della Pontebbana in tutta la sua estesa»<sup>82</sup>. Finché le preoccupazioni di-

ventarono, qualche settimana dopo e per merito del Deputato Provinciale Giacomo Moro, ben altre rispetto a una generica preoccupazione per la lentezza nell'avanzamento dei lavori: davvero preoccupante sarebbe stato il mancato collegamento con la «Rudolfiana» a Pontebba, segno di una linea che esigenze diplomatiche e politiche non avevano interesse a internazionalizzare e che, ormai in via di completamento, sarebbe stata destinata a rimanere ancora per diversi anni linea a traffico quasi esclusivamente locale<sup>83</sup>.

### **La «Pontebbana» prende forma: dall'attivazione della sezione Udine- Ospedaletto al doppio binario a Moggio**

Venerdì 12 novembre 1875, dopo tante aspettative e speranze, dopo tante battaglie politiche e solleciti amministrativi, dopo innumerevoli richieste in merito al tracciato da preferire, il treno arrivò finalmente a Gemona, segno che la prima sezione in cui era stata divisa la linea Udine-Pontebba poteva dirsi conclusa.

[...] e la locomotiva entrò, per la prima volta, fischiando, nella Stazione di Gemona; i concerti della banda musicale e gli evviva delle persone ivi affollate ci accolsero; e quindi nella rimessa-macchine, graziosamente addobbata, fu servito un rinfresco agli invitati, a cui dispiacque soltanto che le signore, le quali da molto tempo ci aspettavano, abbiano dovuto rimanere al di fuori.<sup>84</sup>

Come si evince da questo breve stralcio di cronaca, non si trattò di una vera e propria festa inaugurale, che sarebbe stata officiata in pompa magna appena

il 30 ottobre 1879, per il vero completamento di tutta la linea, alla presenza delle autorità anche d'oltre confine. Però, quello che venne vissuto tra Tarcento e Gemona (perché anche a Tarcento, a metà percorso, venne allestito un lauto banchetto), fu qualcosa di più di un modesto festeggiamento locale, come invece si potrà dire per le altre tratte ultimate successivamente. Alla presenza del Sindaco di Udine e del Presidente della Camera di Commercio, assieme alla Commissione governativa incaricata della visita e collaudo del tronco e formata, tra gli altri, dall'ing. Dionisio Fossati, oltre a vari ingegneri e ispettori della SFAI, tra cui l'ing. Bermani, Capo dell'Ufficio Manutenzione e Lavori della SFAI, si ispezionò una linea che – a giudicare da chi la visionò – non lasciava nulla a desiderare per solidità, funzionalità ed eleganza della sua costruzione. Un segno tangibile che dimostrava come un'infrastruttura, lentamente ma progressivamente, venisse ultimata per essere posta, a partire da lunedì 15 novembre, al servizio della comunità che l'aveva tanto fortemente voluta. Moggio, nel primo anno di attivazione del primo tronco della «Pontebbana» tra Udine e Ospedaletto, sembrò ingolosirsi del prossimo avvio del servizio ferroviario anche nel suo Comune, per quanto delusa che la sua principale istanza, sostenuta da tutti i Comuni della Carnia, quella di avere la ferrovia lungo la riva destra del Fella, non fosse stata rispettata. Il progetto che si andava materializzando anche tra Stazione per la Carnia e Resiutta, aveva però ancora un grosso difetto proprio a Moggio: la linea rimaneva a binario unico anche davanti alla stazione e non aveva un tronchino per il ricovero dei carri, e nemmeno un magazzino merci con piano caricato-

re. Se il fabbricato viaggiatori era pressoché identico a quello di Resiutta, Venzone, Artegna, Tarcento e Tricesimo e di altre stazioni della linea, con cinque ordini di porte e finestre lungo la sua lunghezza e di tre nella larghezza, disposte su due piani, la differenza funzionale tra fermata e stazione era dovuta alla presenza o meno del binario di raddoppio che – unitamente a un piano caricatore e a una rimessa per le merci, avrebbe garantito a Moggio lo *status* di una piccola stazione.

Ecco il testo integrale della nota che la Deputazione Provinciale del Friuli inviò il 6 Marzo 1876 al Ministero dei Lavori Pubblici a Roma per potenziare la stazione ferroviaria di Moggio, sulla scorta di quanto comunicato dal Sindaco Agostino Cordignano il 1° Marzo:

La Giunta Municipale di Moggio, coll'inserto Ricorso domanda che pel servizio della strada ferrata che si sta costruendo in quella località venga in luogo di una semplice fermata attivata una Stazione con un magazzino di merci.

Il ricorso dimostra quale e quanta sia l'importanza di quel Comune nel riguardo della popolazione, e del commercio d'importazione e d'esportazione.

Sussistendo quanto sta esposto nel detto Ricorso, certo è che una Stazione per passeggeri e per merci in quel Circondario deve riuscire di grande vantaggio non solo agli abitanti di quel Comune tanto ricco di legnami da fabbrica e di prodotti della pastorizia, ma anche alla Amministrazione della ferrovia.

Egli è per ciò che la scrivente Deputazione non può dispensarsi dal pregare caldamente cod. Onorevole Ministero a voler cooperare per l'accoglimento della domanda.

Il. R. Prefetto<sup>85</sup>

La richiesta non poteva che avere un esito più rapido e felice. Il Ministero dei Lavori Pubblici rispose alla Prefettura della Provincia di Udine con un primo riscontro il 30 Marzo, informando di avere contattato in proposito il Sotto Commissario Tecnico Governativo. In seguito, il 22 Maggio, di nuovo il Ministero informò la Prefettura di Udine inviando questa risposta definitiva:

Nel Ministeriale Decreto del 26 Novembre 1875, col quale si approvava la planimetria per l'impianto della fermata di Moggio lungo la linea Pontebbana, venne ammesso che lo stabilimento nella fermata stessa di un secondo binario, nonché del piano caricatore per le merci a piccola velocità indicati in linea punteggiata nella surriferita planimetria, fosse sospeso sino a quando il movimento generale ed il traffico comprovassero il bisogno di tali aggiunte.

Dalle ricevute informazioni essendo risultato che sarebbe stata cosa utilissima, per favorire il commercio di quel Capo Distretto, che venissero sin d'ora eseguite le precitate aggiunte in detta fermata, fu invitata la Società Ferroviaria dell'Alta Italia a dare le opportune disposizioni a tale riguardo.

In risposta al fattole invito, la prefata Società ha testé informato aver disposto perché sin d'ora nella suaccennata fermata vengano costrutti il secondo binario ed il piano caricatore per le merci a piccola velocità, di cui è cenno nel precitato Decreto.<sup>86</sup>

Davvero si può affermare – anche con questo piccolo esempio riferito proprio a Moggio – che furono anni di grande intrapresa e forte iniziativa, in cui le istituzioni dialogavano proficuamente tra loro, fatte salve le gerarchie del caso, con risultati evidenti e

soprattutto di una rapidità invidiabile e senza pari. Ma non tutto – come possiamo facilmente immaginare – ebbe un esito altrettanto felice, soprattutto se riguardava tematiche più complesse e già scartate dai progetti ormai esecutivi nei primi mesi del '76. Ci si riferisce alle richieste dei Comuni carnici e in particolare di Tolmezzo per quanto riguarda un altro episodio importante nella dinamica progettuale della «Pontebbana»: la stazione di Piani di Portis, l'odierna stazione di Carnia.

Già in precedenza abbiamo toccato tale argomento che riguardava tutto il tracciato lungo la riva destra del Fella, da Amaro a Moggio e fino a Chiusa. Se ormai il Governo, ovvero il Consiglio Superiore del Ministero dei Lavori Pubblici, aveva determinato che la «Pontebbana» dovesse risalire il Fella sulla riva sinistra, i Comuni carnici richiedevano che almeno la stazione di riferimento venisse costruita con determinati criteri o potesse contare su alcuni specifici accessi che ne permettessero una più agevole utilizzazione.

In questi ultimi scambi di lettere sulla complessa tematica, o nelle deliberazioni proposte, la comunità della Carnia e a suo supporto la Deputazione Provinciale cercavano almeno di richiedere che il fabbricato viaggiatori venisse spostato a sinistra lungo l'asse del binario da Udine a Pontebba, anziché a destra, come invece previsto fin dall'origine e poi realizzato, e ciò per favorire l'afflusso dei viaggiatori che sarebbero arrivati da oltre il Fella, da Amaro e dal resto della Carnia<sup>87</sup>.

Altra richiesta, che sarebbe rimasta inevasa come la precedente, era quella di realizzare in alternativa almeno un sottopasso per accedere con maggiore fa-

cilità alla stazione: ma anche di questo – dopo tante deliberazioni e progetti di massima, come vedremo più avanti – non si parlò più

Si accennò persino, in una nota dell'Ufficio Tecnico Provinciale, ad un "tramway a cavalli" per consentire un più agevole accesso dei Comuni carnici alla stazione (quasi un primitivo archetipo della futura ferrovia «Carnica», la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina!), favorito da una strada di nuova progettazione con andamento planimetrico e pendenze modeste, che avrebbe collegato questa stazione a Tolmezzo: un progetto che, almeno per quanto riguardava il tram, non ebbe anch'esso seguito<sup>88</sup>.

Un ultimo problema era costituito dal nome da assegnare a questa tanto discussa stazione, che in vari e più recenti documenti veniva spesso denominata come stazione di Tolmezzo, o anche "Ponte di Fella", anziché "Piani di Portis", come fin dall'origine veniva chiamata in omaggio alla località che sorgeva nei suoi pressi. Approssimandosi il giorno dell'arrivo dei treni al nuovo capolinea, la stessa Prefettura, sollecitata dalla SFAI, richiedeva alla Deputazione Provinciale di esprimersi in merito, ma già propendendo per la denominazione proposta dal Genio Civile che avrebbe preferito il nome di "Stazione per la Carnia", la denominazione alla fine utilizzata, "sembrando che sia la più precisa ad indicare a tutti, anche ai provenienti da altre provincie, che quella stazione serve appunto ai viaggiatori ed alle merci dirette o provenienti dalla Carnia, non avendo alcuna importanza i pochi caseggiati dei così detti Piani Superiori di Portis e quelli adiacenti al Ponte sul Fella, per i quali certamente non si sarebbe fatta né intitolata per essi una stazione"<sup>89</sup>.

Il secondo tronco che venne aperto all'esercizio della «Pontebbana» fu tra Gemona-Ospedaletto e Stazione per la Carnia, lunedì 18 dicembre 1876, oltre un anno dopo l'inaugurazione della prima sezione. Come sempre, in questi casi, ci soccorrono le cronache giornalistiche per farci capire se l'occasione fu propizia per particolari festeggiamenti o se invece l'apertura non ebbe grande clamore. Ecco cosa ci riserva il "Giornale di Udine" del 20 dicembre:

Col giorno 18 del corrente mese fu aperta all'esercizio la Sezione della linea pontebbana da Gemona-Ospedaletto alla Stazione per la Carnia, in prolungamento di quella già attivata da Udine a Gemona-Ospedaletto.

Le due Stazioni della Nuova Sezione (Venzone e Stazione per la Carnia) sono abilitate a tutti i trasporti in servizio interno a grande velocità, compresi i veicoli ed il bestiame, dalla data dell'apertura, ed agli stessi trasporti a piccola velocità lo saranno a partire dal 1 gennaio p.v.

Tutte le tariffe generali o speciali e tutte le agevolazioni vigenti sulla rete dell'Alta Italia, saranno dalla data sopracitata estese anche alla nuova Sezione.

Partenze da Udine per la Stazione per la Carnia: ore 7.20 ant. e 5 pom.

Partenze dalla Stazione per la Carnia per Udine: ore 6.40 ant. e 12.45 pom.

Il prezzo dell'intero percorso è il seguente: 1a classe lire 4,70; 2a classe lire 3,30; 3a classe lire 2,40.

Dunque, poco più di un annuncio pubblico cui forse seguirono modestissimi festeggiamenti locali, peraltro – se fatti – passati inosservati alla cronaca, e l'indicazione sulla stampa delle prime due corse giornaliere con le stazioni di partenza e di arrivo. D'altra

parte, per stemperare le polemiche di tanti ritardi, occorreva muoversi con maggiore prudenza, senza prestare il fianco a polemiche per manifestazioni inopportune, soprattutto in quella che doveva essere chiamata la stazione di Tolmezzo, che tante critiche, per la sua infelice collocazione, aveva destato ai carnici e che aveva fatto scrivere pochi mesi prima al Sindaco di Tolmezzo, G. Tavoschi, parole piuttosto pesanti nei confronti del Commissario Governativo, ritenuto il principale responsabile di queste scelte, considerate di gravissimo danno per la Carnia tutta<sup>90</sup>. E tali da compromettere persino il concorso nella spesa dei Comuni Carnici per sostenere i costi di una nuova strada per Piani di Portis e quelli della costruzione del sottopasso ferroviario di accesso diretto alla stazione per la Carnia, che la Provincia non avrebbe pagato perché ritenuto troppo costoso e di interesse particolare<sup>91</sup>.

## Il primo treno di Moggio

Intanto i lavori procedevano – è proprio il caso di dirlo – a tutto vapore, e il provvisorio capolinea della tanto contestata Stazione per la Carnia avrebbe ormai avuto i giorni contati. Infatti, ecco comparire un articolo del 17 Aprile 1877 sul «Giornale di Udine»<sup>92</sup> che annunciava che un altro tronco della «Pontebbana» sarebbe entrato in esercizio, per un totale di 48 km di strada ferrata da Udine, quello che avrebbe interessato proprio la comunità di Moggio: il 7 Maggio 1877 le tre corse previste in orario avrebbero fatto capo a Resiutta, non più alla Stazione per la Carnia, e un'altra tratta sarebbe stata completata verso il tra-

guardo sempre meno lontano di Pontebba. Moggio, di questo nuovo tronco, costituiva la stazione intermedia e poteva vantare, nel suo territorio comunale e in direzione Resiutta, una tra le gallerie più lunghe dell'intero tracciato, denominata “Ponte di Moggio e Simonetti” (o “Gallerie Riunite di Moggio e Simonetti”), perché formata da due gallerie unite da un tratto artificiale intermedio, per una lunghezza totale di 656 metri<sup>93</sup>. La stazione era posta al km 45+333 da Udine e a 296 metri sul livello del mare. Il piazzale aveva una pendenza dell'1 per mille.

In questo caso l'apertura dell'esercizio vero e proprio venne fatta precedere sabato 5 Maggio 1877 da una visita ispettiva del Genio Civile, tramite il suo Ispettore, l'ing. Dionisio Fossati<sup>94</sup>, dopodiché l'esercizio avrebbe dovuto essere immediatamente aperto. E difatti così fu, stando alla stringata cronaca del “Giornale di Udine” di lunedì 7 Maggio 1877:

Col giorno d'oggi fu aperto al pubblico il tronco per la Carnia sino a Resiutta, ed inoltre sono state introdotte nell'orario antecedente della linea alcune modificazioni che i lettori troveranno indicate in terza pagina e fu aggiunta una nuova corsa.<sup>95</sup>

Ma ecco, proprio il giorno dopo, una lieta sorpresa giornalistica, quando ormai sembrava che tutto fosse stato condensato nelle poche righe riportate poco sopra. Martedì 8 maggio 1877, con il titolo *Il nuovo tronco della ferrovia Pontebbana*, in prima pagina del «Giornale di Udine», veniva pubblicato un ampio resoconto di una festa “quasi domestica”, ma ricchissima di spunti e annotazioni, nonostante fosse una semplice «corsa di collaudo, non di inau-

gurazione», il cui rigido protocollo non prevedeva vi fossero chiamati, «fatta eccezione dei Sindaci delle località toccate dal nuovo tronco, che i tecnici della Società e del Governo che ebbero parte nella dirigenza del lavoro<sup>96</sup>, e l'Impresa che lo eseguì». Era la prima volta che un treno passava per Moggio; era il 5 maggio 1877.

La comitiva, preceduta dalle macchine che dovevano servire alle esperienze di resistenza del Ponte metallico sul torrente Resia, partì dalla Stazione per la Carnia con treno apposito alle 9.30 ant. e dopo avere fatto sosta in diversi punti della linea per osservare i lavori importanti che vi sono sparsi, e dopo d'essersi trattenuta qualche tempo alla Stazione di Moggio, arrivò alle 11 antim. alla Stazione di Resiutta, accoltavi da festosi suoni di lieti concerti e di cordiali applausi, che salutavano giulivi quel caro avvenimento che è sempre l'arrivo primo della locomotiva, di questo apostolo del progresso e della civiltà dei popoli.<sup>97</sup>

Non a caso si scelse Resiutta come nuovo capolinea e fu Resiutta anche il naturale centro dei festeggiamenti, in una modesta «baracca ad uso di rimessa-macchine, pavesata a festa». Rispetto a Moggio, i suoi abitanti sarebbero stati di certo più soddisfatti per la vicinanza della stazione al loro paese, e avrebbero potuto accogliere con maggiore letizia la festa. Moggio, invece, era stata alla fine trascurata dalla nuova ferrovia, non percorreva il centro del suo abitato, e aveva dovuto adeguarsi alle esigenze tecniche e alle logiche progettuali imposte dalla società concessionaria e dal Governo. Unica concessione, come abbiamo visto, il doppio binario e un magazzino merci, troppo poco per un paese che amava sempre

ricordare agli altri essere capo Distretto, centro di uffici amministrativi e di una Pretura.

Ma lasciamo al cronista, che potrebbe essere lo stesso Pacifico Valussi, quanto meno in veste di ispiratore di questa cronaca, le conclusioni di una memorabile giornata:

Fu una modesta solennità, quali si verificano ad ogni tratto in analoghe occasioni, ma una solennità che ha importanza e valore non lievi per tutti quelli che, come voi, hanno a cuore il compimento di questa linea che deve arrecare tanto vantaggio di commercio e di rapporti al nostro paese. Ed ha importanza perché segna altra pietra miliare di quel cammino che fu creduto per molto tempo, specialmente nel Friuli, che non avrebbe avuto prosecuzione o almeno che non avrebbe tocca la meta. Ma ora questo passo ha fatto progredire ben innanzi il cammino ed a raggiungere la meta manca non molto. I 20 chilometri di linea che separano Resiutta dal confine austro-ungarico saranno tutti fra un mese percorsi da migliaia di operai; altrettanto è già stabilito che avvenga nel tratto che è da farsi sul territorio Austriaco, perché la tratta e italiana e austriaca fu data ad appalto a capaci Imprese; non azzardiamo quindi troppo favorevoli pronostici prevedendo che, come fu già promesso, alla fine del prossimo anno la locomotiva attraversando la Pontebbana potrà far annoverare nella storia una nuova barriera abbattuta e un nuovo anello di congiunzione creato fra due nazioni vicine ed amiche, ad affrettare il lontano ma sicuro momento della fratellanza di tutti i popoli.

La documentazione d'archivio reperita avrebbe ancora un argomento meritevole di ulteriore trattazione, perché i progressi tecnologici che ci portiamo dietro hanno sempre il “risvolto della medaglia”, che



La stazione di Moggio con personale ferroviario in posa. Sullo sfondo è visibile la piccola corriera che collegava la stazione al centro del paese, il magazzino merci con un carro in sosta e la sottostazione elettrica. Foto successiva al 1938 (collezione Ezio Musi).

è un risvolto di tipo, oggi diremmo, ecologico e di tutela ambientale.

Proprio i lavori di perforazione delle gallerie e di sbancamento dei materiali che hanno poi invaso il letto del Fella da Piani di Portis al ponte Peraria, mentre a Resiutta si festeggiava l'avanzamento della «Pontebbana», minacciavano infatti – con le imminenti esondazioni, con il corso del torrente mutato – le campagne coltivate di Amaro. Non a caso, uno dei Comuni più danneggiati dalla scelta del tracciato della «Pontebbana», ora era in prima linea per difendere i suoi campi dai rischi delle esondazioni del Fella, dovute alle materie inerti conferite nell'alveo del torrente, «senza ordine alcuno addossate ed ammucciate lungo la sponda sinistra del Torrente ridetto, e senza difesa, per cui all'evenienza di ogni piena potranno venir trasportate e depositate [...], rialzandone il letto del medesimo»<sup>98</sup>.

Ma questa sarebbe un'altra storia, una storia parallela che non possiamo percorrere, anche se di spiccata attualità. Come non possiamo percorrere la storia e la cronaca dei successivi progressi della nostra «Pontebbana», ora che la stessa era giunta a Moggio e consentiva a quella comunità di essere collegata al mondo. Molto prima di tanti altri paesi e piccole città friulane, come Tolmezzo, Cividale, Spilimbergo, Palmanova, San Daniele, Maniago, Cervignano, San Vito al Tagliamento che il treno (o il lento tram a vapore) lo conobbero solo molti anni dopo.

Trascuriamo perciò le notizie successive, che portarono alla vera, ufficiale inaugurazione della «Pontebbana» il 30 Ottobre 1879, in mezzo a complessità ingegneristiche e ritardi ben immaginabili viste le enormi difficoltà naturali che la stretta valle del Fella comportava, ma anche strabiliando l'Europa di allora, con le soluzioni tecniche ideate, con la bellezza

delle “opere d’arte” costruite, integrantesi armonicamente nel paesaggio. Un ritardo, però, che si faceva sentire non tanto sulla parte italiana della ferrovia (il 14 marzo 1878 la linea toccò Chiusaforte dopo il completamento del ponte Peraria; il 12 luglio 1879 un treno di prova raggiunse Pontebba dopo le prove sul ponte di Muro)<sup>99</sup>, quanto su quella austriaca, da Tarvisio a Pontebba, dove la «Rudolfiana», costruita con criteri molto più economici della linea italiana, stentava a collegarsi con la «Pontebbana» e a Pontebba/Pontafel persistevano due stazioni di confine, con assurde duplicazioni di uffici e servizi che limitavano l’internazionalità della linea e quindi il suo pieno sviluppo.

Credo che ben raramente vennero usate espressioni altrettanto lusinghiere per descrivere una linea ferroviaria come quelle che uno dei più prestigiosi periodici italiani dell’epoca, «L’Illustrazione Italiana», dedicò alla nuova «Pontebbana» all’indomani della sua inaugurazione ufficiale:

(...) si tratta di un lavoro che rimarrà per secoli solenne monumento dell’arte, e che tale impresa, come scrive l’ing. G. Marinelli, non è soltanto memoranda nei campi dell’arte e dell’industria, ma va messa in serie con quei lavori, coi quali l’uomo concorre a modificare la superficie del globo. La ferrovia pontebbana, una fra le più importanti non soltanto d’Italia, ma d’Europa, come quella che colla sua prosecuzione sormonta un varco delle Alpi, che si presenta con arditissimi manufatti imposti ad una vallata aspra e pericolosa e che avrà una notevole influenza nel mutare almeno parzialmente le vie del traffico della Italia coll’impero austro-ungarico, non è soltanto un lavoro d’ingegneria: è un vero *fatto geografico*.<sup>100</sup>

Una linea che era costata, per la parte italiana, complessivamente 28 milioni e 260.000 lire, ovvero L. 409.000 al chilometro, e per la parte austriaca 5 milioni di corone austriache (ovvero L. 10.700.000, per una media di L. 430.000 al chilometro), che poteva contare su 28 gallerie naturali per 5.673 metri di lunghezza complessiva (tutte in territorio italiano), nonché 8 gallerie artificiali per 1.186 metri, che annoverava 33 tra ponti e viadotti in ferro e in muratura per una lunghezza complessiva di 2.492 metri, era ormai definitivamente completata<sup>101</sup>.

### **La stazione di Moggio e l’evoluzione del servizio ferroviario sulla «Pontebbana»**

Se consideriamo come “eroico” il periodo della sfida politica e della progettazione della «Pontebbana», e sul quale gli studi finora pubblicati non tenevano conto di una documentazione d’archivio determinante per comprendere tutta la valenza di una grande infrastruttura di collegamento internazionale<sup>102</sup>, ciò che si può ricordare della storia quotidiana della «Pontebbana» in quasi centovent’anni, potrà apparire poca cosa. Eppure ogni grande progetto, infrastrutturale o meno, deve fare i conti con la microstoria quotidiana, spesso ben più modesta dell’epoca che l’ha preceduta, ma non per questo meno interessante, soprattutto se vista nei riflessi gestionali del servizio (o disservizio) ferroviario, o negli accadimenti generali che si ripercuotono sulla sua struttura.

Abbiamo accennato che il servizio ferroviario che interessò i primi anni della «Pontebbana» fu rigo-

rosamente di tipo locale, con poche corse, dalle due coppie di treni del 1875 tra Udine e Gemona, alle tre coppie del 1877 tra Resiutta e il capoluogo friulano, per arrivare alle cinque che si ottennero con l'inaugurazione di tutta la «Pontebbana» nel 1879. Le tre classi erano sempre assicurate e i tempi tra Pontebba e Udine (orario di servizio del 1890, si prendono in considerazione i primi due treni discendenti del mattino) variavano dalle 2 ore e 55' degli omnibus, all'ora e 36' dei diretti. Da Moggio a Udine i tempi erano rispettivamente di un'ora e 57' per gli omnibus e di un'ora esatta per i diretti. Peccato che i treni diretti non fermassero mai a Moggio, per cui il tempo calcolato era quello teorico del passaggio del treno in velocità lungo quella fermata fino alla stazione finale di Udine.

Tra i pochi diretti internazionali, a fronte di un traffico molto locale, va ricordato il treno di lusso trisettimanale Vienna-Nizza-Cannes («Wien-Nizza-Cannes-Express»), che dal 2 novembre 1896 avrebbe percorso la «Pontebbana» diventando il classico treno della Belle Époque, ricco di tutti quei simboli che l'avrebbero subito accomunato al più mitico dei treni internazionali, l'Orient Express: il treno di un turismo d'élite, preferito dai grandi magnati e aristocratici del tempo, attori di fama e spie internazionali, disposti a osare ogni genere di avventura durante il viaggio pur di assicurarsi un qualche divertimento e sconfiggere la noia del lungo trasbordo<sup>103</sup>. Un treno – stando all'orario dell'estate 1914 – con servizio di vagone letto e vagone ristorante, con sola prima classe e supplemento, che impiegava tra Pontebba e Udine, senza fermare né a Chiusaforte, né a Gemona, solo un'ora e quindici minuti. A Moggio, come

per tutti i treni che non fossero degli omnibus o dei merci raccoglitori, quel treno di lusso non avrebbe mai fermato, se non per soste dovute a incroci non previsti con altri treni o per eventuali emergenze tecniche<sup>104</sup>.

Soprattutto d'inverno non dobbiamo pensare però che sulla «Pontebbana» tutti i passeggeri fossero coccolati come quelli dell'espresso Vienna-Cannes. «La Patria del Friuli», in un articolo del 18 Gennaio 1910, riportava le esperienze di viaggio di un anonimo viaggiatore che nel percorso da Chiusaforte a Gemona lamentava la temperatura rigidissima delle carrozze (4, 5 gradi sotto zero!) e il buio sovrano, nonostante la presenza di numerose gallerie imponenti, anche per regolamento, l'illuminazione del treno<sup>105</sup>.

Più gravi di conseguenze, anche se fortunatamente più rari, erano gli incidenti ferroviari. La stazione di Moggio divenne teatro di un investimento frontale, forse l'unico della sua storia, il 22 Ottobre 1912, allorché il treno viaggiatori, partito da Pontebba alle 14, si scontrò alle 15 nei pressi della galleria Ponte di Moggio e Simonetti con un merci che aveva appena manovrato alla stazione di Moggio e si apprestava a raggiungere Chiusaforte, dove avrebbe dovuto, se in orario, incrociare il treno passeggeri. Il giornale, nell'intento di sdrammatizzare la cosa, concludeva così l'articolo:

L'urto avviene sotto la galleria presso alla cui imboccatura quasi sorge la stazione di Moggio. Vi fu più fracasso che altro. Fra i viaggiatori, specialmente fra le viaggiatrici, si manifestò un po' di panico, ma subito sedato dal personale di scorta.

Qualche vetro andò in frantumi, e le due macchine subirono lieve avaria. Un carrozzone merci deviò, sbarrando la linea: furono necessarie circa tre ore di lavoro per liberarla. Perciò il treno delle 17 arrivò a Udine alle 21, il diretto alle 20.45.<sup>106</sup>

Con il titolo ironico di *Delizie ferroviarie-doganali alla stazione di Pontebba*, sempre «La Patria del Friuli» ospitava un articolo, datato Moggio, 24 Febbraio 1915, di un personaggio importante per l'economia del Canal del Ferro, il rag. Achille Ghioldi, direttore del Cartificio Ermolli<sup>107</sup> di Moggio, da cui emergeva una visione assai critica sulla situazione dei servizi doganali a Pontebba, soprattutto se messi a confronto con quelli di Pontafel, presso i quali anche la più importante cartiera della vallata doveva evidentemente avere a che fare:



La stazione di Moggio attorno alla fine degli anni Quaranta del '900. Si intravede il magazzino merci con il binario tronco per il ricovero dei carri e, dietro a esso, spunta il fabbricato della sottostazione elettrica (collezione ing. Domenico Pittino).



La stazione di Moggio dopo il terremoto del 6 Maggio 1976 con vari passeggeri in attesa del treno. È visibile l'ala del fabbricato lato Resiutta in corso di ristrutturazione dopo la demolizione di tutto il primo piano (foto ing. Domenico Pittino).

In un unico binario lungo pochi metri, sono immessi i vagoni per le operazioni doganali. Essendo il binario non difeso da tettoia, se piove non è possibile lavorare; cosicché capita spesso che, iniziate le verifiche merci di un carro, sopravvenendo maltempo, bisogna sospendere e rimandare la continuazione dell'operazione a quando piacerà a Giove Pluvio. Però, badate: perdurando il cattivo tempo e trascorse le 48 ore di franchigia accordate ad ogni vagone per le operazioni di Dogana, la Ferrovia vi fa pagare fior di magazzinaggi e soste carri; e reclamatione pure come fece il sottoscritto, vi si risponderà testualmente: *La ferrovia non è tenuta responsabile del tempo maggiore impiegato dalla R. Dogana per compiere le proprie operazioni*. Anche se per 48 ore consecutive diluvia, capite!... A voi i commenti!...

Se però le operazioni doganali sarebbero sempre state svolte a Pontebba, la domanda che Moggio esprimeva dal punto di vista commerciale e industriale era legata evidentemente a una maggiore funziona-

lità della sua stazione e alla richiesta di un suo ampliamento. Correva l'anno 1875 quando il Comune di Moggio richiedeva il doppio binario e un piano caricatore per il magazzino merci, opere fortunatamente realizzate. Ma, evidentemente, questi lavori non erano più sufficienti se trentacinque anni dopo vi fu una nuova richiesta per ampliare una stazione che puntava a un maggiore traffico di merci. Lo richiedeva il Sindaco di Moggio, in una missiva indirizzata alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato a Roma il 10 Giugno 1910, in cui si sottolineava la mancanza di "tutte quelle opere necessarie ed indispensabili per dare possibilità ai commercianti di provvedere al carico e scarico delle loro merci" e offrire "al commercio di questo Comune quella facilità di azione richiesta dai tempi odierni"<sup>108</sup>. Piuttosto preoccupante l'eco che di lì a poco si riflesse su «La Patria del Friuli» del 3 Luglio 1910<sup>109</sup> a seguito della richiesta di Moggio alle Ferrovie dello Stato:

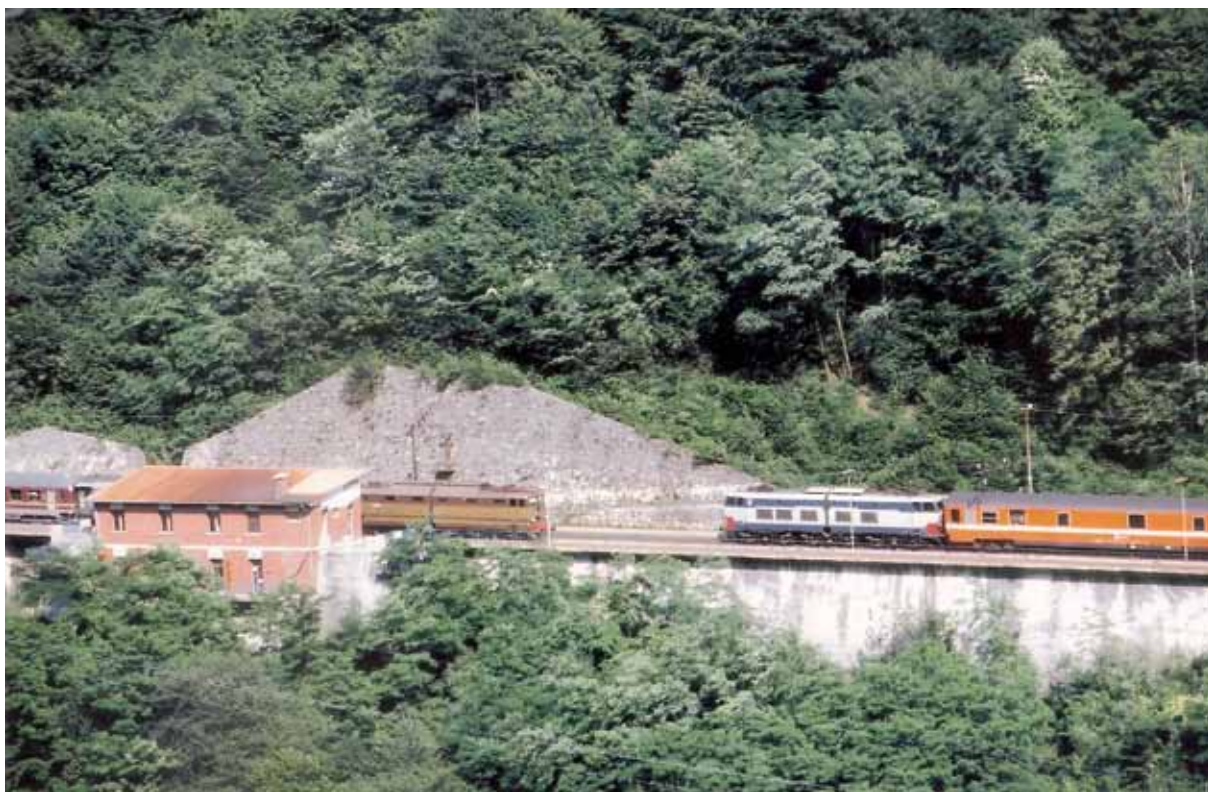
L'aumentato traffico da e per Moggio, l'importanza anche militare della linea, almeno per riguardo a movimenti eventuali di truppe e di munizioni, rendevano ben necessari e urgenti questi lavori di ampliamento. Non dimentichiamo che l'Austria ha provveduto molto bene, per quanto riguarda le sue stazioni sulle ferrovie di confine.

Faceva capolino in questo articolo una motivazione che non era più di tipo commerciale, ma aveva una valenza di carattere strategico-militare, che proprio in quegli anni iniziava a farsi prepotente su più fronti, ben in anticipo sull'effettivo inizio del conflitto. La parentesi della Grande Guerra fu ovviamente

dolorosa per Moggio, essendosi dovuta ridurre la «Pontebbana» a una linea – esaurita la sua funzione per il veloce rientro degli emigranti una volta chiusi i confini – di quasi esclusivo interesse militare. Limitata a Chiusaforte che ridivenne stazione capolinea come nel 1878, fu menomata da parte austriaca, fin dal 20 maggio 1915, del ponte sul torrente Pontebbana tra Pontebba e Pontafel e di quello sul Fella a Bagni di Lusnizza, mentre Ugovizza si trasformò in stazione terminale per tutta la durata del conflitto<sup>110</sup>. Altri valichi ferroviari avrebbero assorbito il traffico venuto a mancare sul fronte orientale: quello di Ventimiglia, se nell'esercizio finanziario 1913-'14 movimentava merci per meno della metà rispetto a Pontebba (77.152 t rispetto alle 170.714 t dello scalo friulano), nel 1917-'18 lo scalo ligure avrebbe totalizzato, tra importazioni ed esportazioni, una movimentazione di 1.697.404 t, un valore 22 volte superiore rispetto a prima del conflitto<sup>111</sup>.

Caporetto aveva lasciato una scia di distruzione e di morte, anche lungo la «Pontebbana». Vennero colpiti il ponte di Dogna e quello sul Fella della Carnia-Villa Santina. Anche il tunnel a Ovest di Moggio fu ostruito e reso inagibile, ma sostanzialmente la «Pontebbana» non subì danni eccessivi, tanto che nell'anno di occupazione l'Austria la utilizzò come il principale canale di accesso verso i territori occupati fino alla linea del Piave.

Durante l'anno di occupazione, e oggi conservato nell'archivio storico comunale di Moggio, era stato pubblicato a Gemona un curioso volantino contro i sabotatori fanciulli di impianti ferroviari: «Ripetendosi il caso che dei fanciulli danneggiarono gli apparati di segnalazione lungo le linee ferroviarie,



Incrocio a Dogna tra un treno locale trainato da una E 645 e l'Espresso "Romulus" trainato da una E 656 nel 1982 (foto Andrea Zilli).

asportando le rotelle sulle quali scorre la fune del disco di segnalazione, si avvisa la popolazione che ogni atto di sabotaggio sulle linee ferroviarie, Telegrafiche, Telefoniche, verrà represso con le armi, facendo fuoco su chi lo tentasse e che tali atti vanno soggetti alla punizione stataria»<sup>112</sup>.

Finita la guerra, e ricostruito, sia pure provvisoriamente, quanto era stato asportato o distrutto, la ferrovia – e non solo in Friuli – attraversò un periodo di gravi carenze organizzative in un clima di disoccupazione e povertà crescente. Le azioni sindacali

erano improvvise e violente, e la delicata macchina dei treni si inceppò in più di una tragica occasione. A ricordarcelo oggi, sempre nell'Archivio comunale di Moggio, è rimasta una lettera dattiloscritta, del gennaio 1921, inviata dal Sindaco di Moggio alla Direzione compartimentale e generale delle FS, alla Deputazione Provinciale di Udine, nonché a tre deputati in carica (Luciano Fantoni, Marco Ciriani ed Ernesto Piemonte) per invocare energici provvedimenti «allo scopo di rimettere il servizio in condizioni di sicuro affidamento a che i lamentati gravis-

simi inconvenienti abbiano a cessare e la incolumità dei passeggeri abbia ad essere assicurata»<sup>113</sup>.

Cosa era successo?

Nel 1920, l'anno nero della «Pontebbana», avvennero due gravissimi incidenti ferroviari, di proporzioni disastrose per numero di vittime e feriti, ma anche per la spettacolarità dei sinistri. Il più vicino a Moggio e senz'altro memorabile per dove capitò, ebbe come teatro il Ponte di Muro: il 26 Marzo 1920 otto carri in fuga dallo scalo di Pontebba, a una velocità si presume di 90 km/h, cozzarono violentemente contro il direttissimo per Vienna trainato da una locomotiva del gruppo 735 di costruzione americana che sopraggiungeva in senso opposto alla velocità di 50/60 km/h. L'impatto fu inevitabile e violento: morirono dodici viaggiatori, quasi tutti occupanti il primo vagone del treno passeggeri, i feriti furono una trentina. La locomotiva rimase in bilico sul ponte, ma fortunatamente non cadde sul greto del Fella, 45 metri sottostante, limitando i danni e le vittime.

Il secondo raccapricciante disastro, avvenuto il 7 Agosto 1920, si verificò ben più a Sud, a Reana del Rojale, sempre comunque sulla «Pontebbana». Protagonista ancora una volta un direttissimo, in questo caso il n. 515 Vienna-Udine, al traino anche in questo caso di una locomotiva di fabbricazione americana del gruppo 735, che deragliò impegnando la deviata di Reana (non segnalata), perché un merci in direzione opposta non era stato ricoverato nel binario secondario, ma per errore in quello di corsa. Il direttissimo, che già viaggiava a forte andatura per recuperare un grave ritardo causa il protrarsi delle operazioni doganali a Tarvisio, deragliò, ribaltandosi nella sottostante scarpata e trascinando in que-

sto speciale "fine corsa" varie carrozze passeggeri. I morti furono sei, una decina i feriti.

A fronte di questi disastrosi incidenti, sembra assai poca cosa l'inconveniente lamentato dal Sindaco di Moggio sempre in quel fatale 1920, che indirizzava alla Direzione Compartimentale di Trieste delle FS una lettera per lagnarsi dell'attesa, a volte di quasi un'ora, al passaggio a livello sulla strada statale Pontebbana in corrispondenza del casello 43, a Ovest dell'abitato. La soluzione proposta dal Sindaco sarebbe stata quella di installare dei campanelli elettrici, come quelli già utilizzati nelle stazioni, per avvertire il casellante addetto alla chiusura dei cancelli dell'effettiva partenza dei treni da Moggio o da Stazione per la Carnia, senza quindi subire l'effetto dei ritardi<sup>114</sup>.

Ma i primi anni Venti del secolo scorso furono importanti anche per l'esecuzione di un'opera di fondamentale interesse per il collegamento di Moggio alla rete viaria di allora e alla sua stazione: il ponte sul Fella, ovvero il "Ponte della Vittoria", come verrà chiamato sull'onda della diffusa retorica di quel periodo, in occasione dell'inaugurazione del manufatto il 17 Luglio 1922. Distrutta l'opera in ferro durante la rotta di Caporetto, ricostruita dagli austriaci subito dopo, venne abbattuta nuovamente da questi prima della loro ritirata. Una doppia passerella provvisoria venne creata dopo una disastrosa alluvione nel settembre 1920, ma Moggio avrebbe meritato ormai un ponte definitivo in pietra, opera che si sarebbe realizzata in meno di due anni, utilizzando diversa forza lavoro altrimenti disoccupata<sup>115</sup>.

Il nuovo ponte avrebbe messo in collegamento più stretto e sicuro Moggio alla sua stazione, concepì-

ta necessariamente abbastanza lontana dal centro, come abbiamo fin qui potuto analizzare. Ma per realizzare questo obiettivo, in un'epoca che ancora non conosceva l'automobile come mezzo di trasporto privato di massa, era fondamentale creare un collegamento di trasporto pubblico con la stazione, in coincidenza con i treni in partenza o in arrivo da Udine. Nel clima ricostruttivo che interessò Moggio e tanti altri centri in Friuli, fin dal febbraio 1920 un gruppo di cittadini iniziò a discutere, istituendo una speciale commissione, su «un servizio di raccordo tra la stazione e il centro del paese»<sup>116</sup> sia per garantire il trasporto dei passeggeri alla stazione ferroviaria, sia per il trasporto delle merci.

Scartate le ipotesi delle elettromobili ad accumulatori, non adatte su tragitti a pendenze elevate, e della filovia, per l'alto costo dell'infrastruttura, la commissione si orientò per un trasporto a mezzo autobus e autocarri gestito da una società per azioni. Il servizio, grazie ai contributi che si sarebbero potuti ricevere dal Comune e dallo Stato, e grazie a ben certi ricavi per la vendita dei biglietti, sarebbe stato remunerativo e avrebbe anche garantito degli utili. Di fatto, nella carenza documentale successiva, non sono noti i principali passaggi che hanno portato all'istituzione del servizio, ma nel 1929 – grazie alla presenza di un volantino che comunicava gli orari delle corse – questo servizio di pubblico trasporto, finora solo ipotizzato sulle pagine del giornale, è formalmente attestato, oltre ad essere sottoscritto dal Podestà e dal Concessionario. Venivano effettuate tre corse, con partenza da Piazza degli Uffici alle ore 6.45, 13.05 e 17.35, e partenza dalla stazione alle ore 7.10, 14.35 e 17.50: il servizio doveva essere gradito,

se è resistito, in base a testimonianze orali, fino agli anni Ottanta<sup>117</sup>.

Un altro aspetto legato alla realtà ferroviaria specifica di Moggio non riguarda una particolare applicazione tecnologica, né un evento disastroso, né il veloce passaggio di una personalità importante registrata alla stazione da un attento cronista del tempo. È un aspetto eminentemente e squisitamente umano, legato alla figura di uno stimato medico condottò, noto per le sue doti professionali anche in Carinzia, Stiria e Slovenia, il dott. Giovanni Prospero Cigolotti (Udine 1847 - Moggio 1933) che, ottenuta la laurea in Medicina all'Università di Padova nel 1867 dopo un *cursus studiorum* che dimostrò il suo incredibile talento, diventò medico delle ferrovie (o, meglio, “medico di riparto”) durante la costruzione della «Pontebbana», stabilendosi prima a Chiusaforte e poi a Moggio fino alla sua morte<sup>118</sup>.

Ma la storia di una ferrovia, oltre alle personalità che l'hanno voluta o hanno contribuito a tenerla in vita, è anche fatta di grandi progressi tecnologici, che confermano spesso la bontà progettuale d'origine, e danno ulteriore impulso alle sue potenzialità di eccezionale vettore di trasporto. È senz'altro il caso della «Pontebbana» che, su un tracciato non facile e ricco di insidie, divenne protagonista di una importante innovazione tecnologica all'avanguardia per i suoi tempi, tanto che quel sistema, sperimentato sulla Benevento-Foggia nel 1928, vive tuttora: l'elettrificazione a corrente continua a 3000 volt, inaugurata da Udine a Tarvisio il 28 Ottobre 1935<sup>119</sup>.

Non ci soffermeremo sugli aspetti squisitamente tecnici dell'innovazione – anche se dovremmo almeno accennare che Moggio fu sede, accanto allo scalo



Un treno speciale composto dal binato Breda ex TEE Aln 448/460 proveniente da Treviso e diretto a Tarvisio C.le ripreso alla stazione di Moggio poco più di un mese prima della chiusura definitiva del tronco a binario unico Carnia-Pontebba. 28 Maggio 1995 (foto Enrico Ceron).

merci, di una imponente sottostazione elettrica, tuttora visibile per quanto dismessa e non lontana dal fabbricato viaggiatori – ma guarderemo subito ai suoi effetti, osservando i risultati che la trazione elettrica, rispetto a quella a vapore, mise a segno negli orari dei treni tra Moggio e Udine, confrontando il primo treno locale del mattino per Udine del 1923 (a trazione a vapore), con quello, sempre di primo mattino, del 1945 (a trazione elettrica) e del 1983.

Nel 1923 l'accelerato 1639 Tarvisio-Udine passava per Moggio alle 7.07 e arrivava a Udine alle 8.35, impiegando pertanto un'ora e 28 minuti.

Nel 1945 l'accelerato 1635 Moggio-Udine (tutti i treni partivano da Moggio, causa interruzione della linea) partiva alle 6.08 e arrivava a Udine alle 7.08, in un'ora esatta.

Nel 1983 (due anni prima dell'apertura, il 16 Maggio 1985, della nuova linea a doppio binario Bivio Vat-

Tarcento, che avrebbe velocizzato parzialmente il percorso) il locale 9633 Tarvisio-Venezia S.L. passava per Moggio alle 5.50 e arrivava a Udine alle 6.43, impiegando 53 minuti.

Risulta chiaro che il vero progresso, in termini di durata del viaggio, è avvenuto nel passaggio dalla trazione a vapore a quella elettrica (28 minuti in meno), perché nei 38 anni che intercorrono tra il 1945 e il 1983, il miglioramento dei tempi di percorrenza tra Moggio e Udine è stato di soli 7 minuti.

E oggi?

Senz'altro la differenza viene data da una linea tutta nuova (a parte il tronco Udine-Bivio Vat) atta a velocità fino a 200 km/h e da materiale rotabile ordinario in grado di mantenere i 160 km/h, contro i 95 km/h dei gloriosi locomotori elettrici E 626 delle passate stagioni. Ma i tempi, considerando il trasbordo tra bus e treno a Carnia, conseguenza della dismissione della vecchia «Pontebbana», sono rimasti paradossalmente uguali a quelli del 1945!

Nel 2017 il primo autobus per Carnia (701) parte da Moggio alle 6.25 e arriva a Carnia alle 6.35. Alle 6.47 riparte da Carnia il regionale 21001 Tarvisio Boscoverde - Trieste Centrale che arriva a Udine alle 7.25. Tempo impiegato tra Moggio e Udine un'ora esatta. Nel maggio 1995, l'ultimo mese in assoluto in cui un treno partiva dalla stazione di Moggio, l'unico treno discendente ancora in servizio regionale (il regionale 11195 Pontebba-Udine-Trieste) partiva da Moggio alle 5.51 e arrivava a Udine, sul nuovo tracciato a doppio binario, alle 6.36, in soli 45 minuti di percorrenza, il miglior tempo in assoluto mai realizzato su questi binari tra Moggio e il capoluogo friulano.

## Conclusioni

È molto difficile, giunti alla conclusione di questo saggio, offrire altri spunti di questa lunghissima storia, anche perché inevitabilmente ci si lascerebbe andare a una visione nostalgica, nel confronto stridente con quanto è avvenuto in questi ultimi anni. Il terremoto del 1976 ha “decapitato” la stazione di Moggio, per problemi di staticità, e tuttora, provvisorio capolinea della ciclovia “Alpe Adria”, sembra rimpiangere i tempi in cui poteva vantare un ruolo più funzionale a una vera e propria stazione, magari anche quando, negli anni Sessanta, caricava gli sciatori della domenica sui treni bianchi provenienti da Trieste o, vari decenni prima, vedeva i treni diretti carichi di emigranti friulani come Carlo Sgorlon nel suo capolavoro *Il Trono di legno* ci aveva abituato a immaginarli<sup>120</sup>. Declassata a semplice fermata nel 1992, testimone degli ultimi treni turistici a vapore che percorrevano la vecchia «Pontebbana» prima della sua dismissione, venne soppressa con l'attivazione, il 12 Luglio 1995, del nuovo tronco a doppio binario Carnia-Pontebba<sup>121</sup>. Una linea costata tra Udine e Tarvisio 1.600 miliardi di lire, prima linea storica di valico in Italia ad essere stata completamente ristrutturata e raddoppiata con l'adozione dei più moderni e innovativi standard tecnologici. Forse l'investimento più ambizioso nella non ricca pagina delle realizzazioni ferroviarie dal secondo dopoguerra a fine secolo, seconda solo alla Direttissima Firenze-Roma.

Eppure, basterebbe osservare, all'imbocco della Val d'Aupa, il viadotto a sette luci che sfiora, questa volta a Nord, il centro di Moggio. I treni, che teoricamen-

te avrebbero potuto anche fermarsi per la presenza di un posto di comunicazione nel tratto scoperto tra le due gallerie di Monte Palis e di Zuc dal Bor<sup>122</sup>, sfrecciano invece ad alta velocità e di certo non si fermeranno mai, a Moggio, perché tradirebbero lo spirito per cui quei treni e questa nuova linea sono nati. Peccato soltanto che nel frattempo gli Eurocity, i treni passeggeri internazionali, quelli per i quali la nuova Pontebbana era stata concepita, sono stati per gran parte cancellati, ripetendosi, *mutatis mutandis*, quanto era avvenuto nel 1879, quando la linea si interrompeva tra Pontebba e Pontafel.

La vecchia stazione di Moggio, invece, per quanto lontana dal paese, tentava di servirlo al meglio. Come quando ricevette, proveniente da Udine col primo treno del mattino, il maestro elementare e

grande scrittore e poeta friulano Tito Maniaco, fresco titolare di una cattedra alla scuola elementare della minuscola Moggessa nell'“indimenticabile” 1956, e gli offerse persino una (sia pure sgangherata) corrierina «tutta freddo sudore e odore di cuoio sfatto e gasolio»<sup>123</sup>.

Ora sappiamo che Tito Maniaco impiegherebbe oggi, cinquant'anni dopo, quasi lo stesso tempo per raggiungere Moggio partendo da Udine e trasbordando a Carnia sul pullman della SAF. E, forse, non riuscirebbe nemmeno ad arrivare in tempo all'appuntamento in Direzione didattica per ricevere il suo primo incarico. No, l'Alta velocità ferroviaria della nuova «Pontebbana», parte integrante del conclamato “Corridoio Adriatico Baltico”, non è stata di certo concepita a Moggio.

## BIBLIOGRAFIA

- BORTOTTO C., *Un secolo di storia della ferrovia Pontebbana*, «Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia», 30 (1979), n. 4, pp. 1-8.
- CARGNELUTTI L., *Kechler Carlo (senior), imprenditore*, in NL, pp. 1815-1818.
- CITADELLA A., *Giovanni Battista, imprenditore*, in NL, pp. 1404-1405.
- CORVETTA G., *Relazione 25 maggio 1865 dell'ing. in capo dott. Corvetta sui diversi tracciamenti di ferrovia nelle valli del Fella e dell'Isonzo con osservazioni ed aggiunte statistiche della Camera provinciale di Commercio e d'Industria del Friuli*, Udine 1865.
- CURAMI A., FERRARI P., *I trasporti del Regno. Iniziativa privata e intervento statale in Italia 1861-1946*, Brescia 2007.
- FACINI O., *Della ferrovia Udine Pontebba. Discorso letto in seduta straordinaria del giorno 3 aprile 1868 del Consiglio provinciale dal consigliere Ottavio Facini*, Udine 1868.
- La ferrovia della Pontebba*, «L'Illustrazione Italiana», 6 (1879), pp. 328-330.
- FORAMITTI E., *Alcune considerazioni sulla questione ferroviaria Pontebba o Prediel nel novembre 1867*, Cividale, Giovanna Zavagna, 1867.
- GIUNTINI A./MAGGI S. (a cura di), *La Grande Guerra e le ferrovie*, Bologna 2017 [in corso di stampa].
- GRUBISSICH C., *Progetto di una strada ferrata da Udine per Cividale a Caporetto con diramazione da Cividale a Cormons*, Venezia 1865.
- VON HERZMANOVSKY-ORLANDO F., *Il Cavalier Svicolo o Il fatale viaggio al mare di von Yb*, in appendice a VECCHIET 2015, pp. 260-273.
- Le linee ferroviarie più brevi fra Trieste e Villacco. Memoriale della Rappresentanza amministrativa della città e comune di Cividale innalzato all'ecc. i.r. Ministero del commercio*, Trieste 1865.
- LUCHINI L., *Lo studio di ingegneria dei fratelli Cavedalis di Spilimbergo*, «Sot la nape», 48 (1996), pp. 88-89.
- MANIACCO T., *Mestri di mont*, Montereale Valcellina/Moggio Udinese 2007.
- MARINI G., *Cavedalis Giovanni Battista, ingegnere e militare*, in NL, pp. 839-845.
- NIGRIS L.G.B., *Carbone bianco*, Udine/Tolmezzo 1935.
- NL = SCALON C./GRIGGIO C./BERGAMINI G. (a cura di), *Nuovo Liruti. Dizionario biografico dei friulani*, Udine 2011.

PALADINI G., *Cavedalis, Giambattista*, in *Dizionario Biografico degli italiani*, XXIII, Roma 1979, pp. 68-71.

PETRONIO P., *La Pontebba. Nodi e snodi ferroviari fra il Friuli e la Carinzia*, in MICHELUCCI M. (a cura di), *Viers di Claufurt: Friül-Carinzie. Nach von Klagenfurt: Kärnten-Friaul*, Udine 2000, pp. 175-188.

ROBIONY M., *Billia Paolo, avvocato e politico*, in *NL*, pp. 469-470.

ROSELLI G., *Il centenario della ferrovia Pontebba 1879-1979*, Udine 1979, 1989<sup>2</sup>.

SEMRAD F., *Gutachten über die Herstellung einer Eisenbahnlinie von Görz durch das Isonzothal bis Villach*, Görz 1865.

SPERA S., *Rechtsentwicklung und Tarifgestaltung im Eisenbahnverkehr am Beispiel der Südbahn-Gesellschaft*, in *Mit Vlldampf in den Süden. 150 Jahre Südbahn Wien-Triest*, a cura di ARTL G./GÜRTLICH G.H./ZENZ H., Wien 2007, p. 72.

*La strada ferrata della Pontebba*, testi di ZANIER A. con CANTON C. e CAROLLO R. ed il contributo di BIGOT M., Udine 2006.

VECCHIET 2005 = VECCHIET R., *Casarsa e la ferrovia in Friuli. 1835-1855. Una rassegna di fonti e documenti*, Casarsa della Delizia 2005.

VECCHIET 2012 = VECCHIET R., *I treni di Carlo Sgorlon*, in VECCHIET R. (a cura di), *Carlo Sgorlon scrittore friulano*, Udine 2012, pp. 139-162.

VECCHIET 2014 = VECCHIET R., *Treni d'archivio. Capitoli di storia delle ferrovie in Friuli*, Udine 2014, 2016<sup>2</sup>.

VECCHIET 2015 = VECCHIET R., *Il primo treno di Udine. 1836-1866. Una rassegna di fonti e documenti*, Udine 2015.

ACM = Archivio comunale di Moggio  
 ASU = Archivio di Stato di Udine  
 FS = Ferrovie dello Stato  
 SAF = Autoservizi F.V.G. Spa - SAF  
 SFAI = Società per le Ferrovie dell'Alta Italia

## NOTE

- <sup>1</sup> Ci si riferisce al servizio "Micotra" (Miglioramento Collegamenti Transfrontalieri) gestito dal 2012 da Ferrovie Udine-Cividale con carrozze ÖBB che collega, con due coppie di treni al giorno, Udine a Villach. Nato proprio per contrastare, da parte della Regione Friuli Venezia Giulia, la scelta di Trenitalia di tagliare tutti i collegamenti internazionali diurni con l'Austria per il valico ferroviario di Tarvisio, è oggi particolarmente frequentato da cicloturisti che utilizzano soprattutto tra Carinzia e Friuli il percorso ciclabile discendente ricavato sul vecchio sedime della prima «Pontebba».
- <sup>2</sup> Congregatizio Decreto della Provincia del Friuli del 27 Ottobre 1864, n. 7974. Il Decreto non è stato reperito in ASU.
- <sup>3</sup> ASU, Deputazione Provinciale di Udine, B. 691.4. Si tratta di un estratto della deliberazione comunale del consiglio di Moggio, prot. n. 4216, del 19 novembre 1864, firmato dal Presidente Pietro Della Schiava.
- <sup>4</sup> Gli estratti dei consigli comunali di Moggio, Chiusa, Dogna, Pontebba e Resiutta vennero trasmessi con nota dell'I.R. Commissariato Distrettuale di Moggio alla Congregazione Provinciale del Friuli il 21 novembre 1864, prot. n. 4216. ASU, Deputazione Provinciale di Udine, B. 691.4.
- <sup>5</sup> Ho sviluppato queste considerazioni nel cap. II *La questione ferroviaria in Friuli prima e dopo l'Unità d'Italia*, in VECCHIET 2014, 2016<sup>2</sup>, pp. 45-58.
- <sup>6</sup> La ferrovia Klagenfurt-Maribor (Marburg), detta anche DrautalBahn perché percorre la valle della Drava, fu inaugurata nel 1863 e costituita la prima linea ferroviaria che mise in collegamento la Carinzia con il resto della rete europea, ovvero con la ferrovia «Meridionale», attiva

da Vienna a Trieste fin dal 1857. Questo collegamento non poteva però soddisfare pienamente le esigenze carinziane perché mancava di uno sbocco verso Sud. Questo si concretizzò, ma diversi anni dopo, prima con la linea Tarvisio-Lubiana (ultima tratta della «Rudolfiana», inaugurata nel 1870), poi nel 1879 con la «Pontebba».

- <sup>7</sup> Per un approfondimento sul collegamento «Udine-Mare», ovvero dapprima la ferrovia Udine-Cervignano, poi (dopo il 1866) la Udine-San Giorgio di Nogaro, si veda il capitolo VIII *Storia della ferrovia Udine-Cervignano* in VECCHIET 2014, 2016<sup>2</sup>, pp. 179-231.
- <sup>8</sup> ASU, Archivio comunale austriaco I, B. 781, f. VIII, prot. N. 35/P. Esiste anche l'originale in lingua tedesca del documento carinziano.
- <sup>9</sup> La «Meridionale» Vienna-Trieste nel 1850 era completata da Vienna a Gloggnitz e da Mürzzuschlag a Lubiana. In pratica, a parte il tronco terminale lungo il Carso prima dell'approdo a Trieste e la tratta montuosa e difficile del Semmering, tutta la linea era già percorribile. Cfr. SPERA K., *Rechtsentwicklung und Tarifgestaltung im Eisenbahnverkehr am Beispiel der Südbahn-Gesellschaft*, in *Mit Vlldampf in den Süden. 150 Jahre Südbahn Wien-Triest*, a cura di ARTL G., GÜRTLICH G. H., ZENZ H., Wien 2007, p. 72.
- <sup>10</sup> La documentazione inerente il progetto presentato dal Cavalier Antonio de Stahlberg di Tarvisio, "frutto di lunghi e zelanti studi", è rintracciabile nel paragrafo *Il progetto de Stahlberg e la prima supplica di Udine del 1839* nello studio di VECCHIET 2005, pp. 71-74, ripubblicato in VECCHIET 2015, pp. 28-32. Il progetto purtroppo non è stato recuperato, ma se era stato accompagnato dalla supplica di Udine, si può facilmente dedurre che la strada ferrata ideata dal tarvisiano de Stahlberg perseguisse la via più breve tra Venezia, la Carinzia e Vien-

na, ovvero percorresse il Canal del Ferro e la Valcanale, dopo aver toccato Udine. L'accenno, proprio a esergo di questo documento del 1850, che "da parecchi anni si è concertato sul progetto di condurre una strada ferrata per la Carinzia nel Regno Lombardo-Veneto, e di congiungere questo nella linea più breve coi Regni settentrionali della Monarchia e colla Germania", potrebbe riferirsi proprio a questo originario progetto, che anticiperebbe ulteriormente l'idea di un collegamento ferroviario "pontebbano", visto come alternativo a quello, poi realizzato, della «Meridionale», che privilegiava Stiria, Carniola e Trieste.

<sup>11</sup> ASU, Archivio comunale austriaco I. B. 781, f. VIII. La lettera è data 29 Gennaio 1850, prot. N. 2274/60 R. V.

<sup>12</sup> Su queste problematiche e sull'ampio dibattito che suscitavano soprattutto in ambiente udinese, rimando a VECCHIET 2015. La definizione di *ferrovia friulana*, anziché quella ufficiale di «Veneto-Illyrica», venne adottata, con poca fortuna, dal giornalista Pacifico Valussi, uno tra i più convinti promotori di questa infrastruttura e della successiva «Pontebbana».

<sup>13</sup> Com'è noto, il tracciato della «Veneto-Illyrica» non ebbe però questo andamento, perché – a progettazione ormai conclusa (1857) – vennero soddisfatte le richieste di Gorizia e la linea cambiò repentinamente il suo percorso, assumendo quello attuale, via Cormons, Gorizia e Sagrado.

<sup>14</sup> ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.2, prot. N. 12791/966 V, Udine, 14 giugno 1856, allegato a).

<sup>15</sup> Proprio a Venezia, sempre nel 1856, si costituì una società per azioni presso la Camera di Commercio con lo scopo di avviare uno studio per la costruzione della Pontebbana.

<sup>16</sup> LUCHINI L., *Lo studio di ingegneria dei fratelli Cavedalis di Spilimbergo*, «Sot la nape», 48 (1996), pp. 88-89. Del progetto ferroviario Udine-Carinzia attribuito a Giovanni Battista Cavedalis, ma senza specificarne l'anno, parla MARINI G., *Cavedalis Giovanni Battista, ingegnere e militare*, in *NL*, pp. 839-845. Autore che, a sua volta, si rifà per questo progetto a PALADINI G., *Cavedalis, Giambattista*, in *Dizionario Biografico degli italiani*, XXIII, Roma 1979, pp. 68-71. Ecco quanto riferisce Paladini: «Il C. si distinse anche nel campo delle costruzioni ferroviarie. Membro attivo del Comitato udinese per la linea Venezia-Vienna via Udine, si vide affidare il progetto per la congiunzione più diretta e favorevole fra Udine e la Carinzia: la sua scelta della Pontebbana, venticinque anni più tardi, fu accettata e realizzata.» Se l'autore intende che venticinque anni dopo siano riferiti al 1879 (inaugurazione dell'intera linea), la data dell'affidamento del progetto sarebbe il 1854, non il 1856.

<sup>17</sup> Traggo questa notizia da ROSELLI G., *Il centenario della ferrovia Pontebbana 1879-1979*, Udine 1989<sup>2</sup>, p. 4.

<sup>18</sup> I primi opuscoli che difesero l'opzione cividalese furono quelli pubblicati da GRUBISSICH C., *Progetto di una strada ferrata da Udine per Cividale a Caporetto con diramazione da Cividale a Cormons*, Venezia 1865, e un contestuale memoriale pubblicato a Trieste: *La linea ferroviaria più breve fra Trieste e Villacco. Memoriale della Rappresentanza amministrativa della città e comune di Cividale innalzato all'exc. i.r. Ministero del commercio*, Trieste 1865. Ma anche

dopo il 1866 Cividale, con FORAMITTI E., *Alcune considerazioni sulla questione ferroviaria Pontebba o Prediel nel novembre 1867*, Cividale 1867, e con l'attività politica di Giovanni de Portis, Deputato al Parlamento (1870-1874), non rinunciò alla sua battaglia per porsi, ormai invano, al crocevia dei traffici tra l'Austria e i porti dell'alto Adriatico. Ad ogni modo, la linea proposta da Cividale avrebbe accorciato – secondo i suoi sostenitori – di ben 32 km il percorso Tarvisio-Trieste rispetto a quello della «Pontebbana». E in una lunga relazione del 9 Maggio 1867 del Sindaco di Cividale Giovanni de Portis al Ministro dei Lavori Pubblici Antonio Giovanola, sottoscritta da tutta la Giunta, de Portis tra l'altro sottolineava quanto il tronco Udine-Cividale-Caporetto – necessario per collegarsi alla «Prediliana» che ormai, dopo il 1866 e il nuovo tracciamento dei confini, avrebbe dovuto correre tutta in territorio austro-sloveno per arrivare a Trieste – costasse enormemente di meno della Udine-Pontebba: 5 milioni di lire contro 46. Cfr. ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.9.

<sup>19</sup> SEMRAD F., *Gutachten über die Herstellung einer Eisenbahnlinie von Görz durch das Isonzothal bis Villach*, Görz 1865.

<sup>20</sup> ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.5. Prot. N. 272, dd. Udine, 29 marzo 1865, presumibilmente indirizzata al Ministro del Commercio a Vienna. La relazione di cui si fa cenno nel testo è quella dell'ing. Semrad.

<sup>21</sup> ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.5. Prot. N. 12606, dd. Venezia 1 maggio 1865, I.R. Luogotenenza del Lombardo-Veneto di Venezia alla I.R. Delegazione Provinciale di Udine.

<sup>22</sup> ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.5, Lettera del Collegio Provinciale del Friuli all'I.R. Ingegnere in Capo Kazda, Udine, 20 maggio 1865, prot. N. 3833. Francesco Kazda già nel 1845 era ingegnere interinale della Divisione tecnica dell'I.R. Direzione generale tecnico-amministrativa delle strade ferrate dello Stato.

<sup>23</sup> «Tale fabbisogno di dettaglio [per la tratta Udine-Tarvisio] è assolutamente imprescindibile, ed è della massima urgenza. Non facendolo e subito, chi è che non possa temerne le fatali conseguenze? Se la decisione del Governo avesse per difetto del fabbisogno di Pontebba, ad attenersi ad altri Elaborati completi, chi ci assicura che la scelta della linea non possa cadere sopra il Pradiel malgrado la più irrecusabile preponderanza dei svantaggi sulla nostra? E che direbbe il paese di noi dopo tanta aspettazione, tante spese, e tante speranze?» Così scriveva il Presidente Ongaro in una relazione alla Congregazione Provinciale del Friuli del 22 Agosto 1865. Cfr. ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.5, prot. N. 749.

<sup>24</sup> ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.5, Lettera della Congregazione Centrale Lombardo Veneta all'Onor. Congregazione Provinciale di Udine, Venezia, 1° Settembre 1865, prot. N. 5254.

<sup>25</sup> Vi è un preciso riferimento al Distretto di Moggio in questa particolare vicenda, nel testo di un documento che la Camera Provinciale di Commercio e d'Industria del Friuli inviava alla Delegazione Provinciale di Udine: «Dovendo l'Ingegnere in Capo sig. Kazda tracciare la linea ferroviaria Udine-Pontebba, e rilevarne ad un tempo la spesa, la scrivente si permise d'interessare gli I.I.R.R. Commissariati Distrettuali di Udine, Tarcento, Gemona e Moggio a prestargli quell'assistenza di cui avesse d'uopo onde esaurire al più presto il conferitogli

- mandato ed abilitarlo ad ispezionare o far ispezionare da suoi dipendenti le Mappe dei luoghi ove passa la linea.» Cfr. ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.5, Udine, 11 Settembre 1865, prot. N. 808. La nota dell'ing. Kazda, in traduzione italiana, è datata Vienna 25 Agosto 1865 ed è indirizzata al Comitato centrale per la ferrovia Haag-Udine-Cervignano. Cfr. ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.5.
- <sup>26</sup> Tra i documenti più interessanti che raccontano i preparativi per la redazione della supplica, vi è una lettera del Deputato Luigi Chiozza all'I.R. Delegato a Udine Bernardo Caboga («temo che senza il di Lei aiuto sarò esposto a non riuscire»), composta a Scodovacca il 25 Ottobre 1865, ora in ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.5. Sempre nella stessa collocazione vi è anche un biglietto con i nomi proposti a far parte della delegazione: Paolo Billia, Francesco Ongaro, il cav. Oliva per la Camera di Commercio di Venezia, Luigi Chiozza, Leopoldo Strassoldo, Ludovico Giuseppe Manin, Nicolò Braida e l'ing. in Capo di Udine Giovanni Corvetta.
- <sup>27</sup> CORVETTA G., *Relazione 25 maggio 1865 dell'ing. in capo dott. Corvetta sui diversi tracciamenti di ferrovia nelle valli del Fella e dell'Isonzo con osservazioni ed aggiunte statistiche della Camera provinciale di Commercio e d'Industria del Friuli*, Udine 1865.
- <sup>28</sup> ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.6, Copia della missiva dell'I.R. Ministero di Stato N. 2761/186 alla Congregazione Centrale Lombardo Veneta, Venezia, dd. Vienna, 8 Febbraio 1866. La scelta della Commissione tecnica della Ferrovia Rudolfiana venne però operata già nel novembre 1865.
- <sup>29</sup> Tale notizia si ricava da un'interessante nota della Camera di Commercio di Udine, firmata dal Presidente Carlo Kechler e dal Segretario Pacifico Valussi, e indirizzata il 3 Luglio 1869 alla Deputazione Provinciale di Udine, prot. N. 393/VIII.11, che ripercorreva le complesse vicende successive all'accordo di Firenze. Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società Rudolfiana era il Barone Burger. Cfr. ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.9.
- <sup>30</sup> ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.6, lettera di Carlo Kechler della Commissione della Camera di Commercio alla Deputazione Provinciale del Friuli, prot. N. 2766, 10 luglio 1867.
- <sup>31</sup> FACINI O., *Della ferrovia Udine Pontebba. Discorso letto in seduta straordinaria del giorno 3 aprile 1868 del Consiglio provinciale dal consigliere Ottavio Facini*, Udine 1868.
- <sup>32</sup> Già in questa fase Venezia, almeno per una parte dei componenti della Commissione che studiava il progetto della futura «Pontebbana», immaginava una linea diretta che, via San Donà, San Vito al Tagliamento e San Daniele, si attestasse a Gemona senza passare per Udine. Poteva essere considerata la prima idea della Portogruaro-Casarsa-Gemona, poi costruita tra il 1888 e il 1914. Lo ricordavano Luigi Chiozza, Carlo Kechler e Paolo Billia in un dettagliato rapporto inviato alla Camera di Commercio di Udine il 3 Febbraio 1868. Cfr. ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.8.
- <sup>33</sup> ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.8. Copia conforme della missiva inviata al Ministro degli Affari Esteri a Firenze e sottoscritta da Torelli, Giustinian e Antonini, dd. Venezia, 13 Maggio 1868. Giambattista Giustinian fu Sindaco di Venezia nel 1866 e 1867. Nel maggio 1868 era senatore del Regno.
- <sup>34</sup> ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.7. Lettera del R. Commissariato Distrettuale di Moggio alla R. Prefettura Provinciale di Udine, dd. Moggio 14 Agosto 1867, prot. N. 1562.
- <sup>35</sup> ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.7. Verbale della seduta straordinaria del Consiglio Comunale di Moggio del 31 luglio 1867, N. 1029.
- <sup>36</sup> L'intervento del consigliere anziano Antonio Marcon è molto significativo perché attesta la grande distanza tra le miserabili condizioni economiche delle comunità e le esigenze di spesa imposte dalla modernità e dal progresso: «Chiesta ed ottenuta la parola il Consigliere Sig.r Marcon Antonio, deplora che le Finanze aggravate di passività del Comune, e lo stato miserabile degli abitanti adducendo ad esempio che il Comune stesso non fu in caso di trovarvi i mezzi per costruirsi la Canonica e Cimitero fino dall'anno 1851 portati via dalla piena delle acque, sacrificandosi a pagare con ingente affitto per il locale ad uso di canonica parrocchiale, desumendo la povertà del Comune e comunisti dalla scarsa Renda Censuaria che unita ammonta appena alle £ 4800 divisa sopra una popolazione superiore a 1200 anime la qual popolazione è costretta in gran parte ad emigrare in lontani paesi per procacciarsi i mezzi di sussistenza; esso Consigliere deplora quindi che il Comune non sia in grado di concorrere a sostenere nuove spese ed è del parere di respingere la II proposta, motivando l'adunanza a non impegnarsi in affari di stazioni in nessuna maniera. Varj membri del consiglio si associarono pure all'opinione espressa del Consigliere Marcon». Cfr. ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.7. Verbale della seduta straordinaria del Consiglio Comunale di Chiusa del 28 luglio 1867.
- <sup>37</sup> La votazione a Dogna (Sindaco Giacomo Vidali) avvenne il giorno 1 Agosto, mentre a Raccolana (Sindaco Giacomo Rizzi) non si raggiunse il numero legale il 1 Agosto, per cui il Consiglio venne riconvocato il 4 Agosto 1867. Cfr. ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.7.
- <sup>38</sup> Estratto della deliberazione presa dal Consiglio Comunale di Pontebba (Sindaco Gian Leonardo Di Gaspero) nella seduta straordinaria del 4 Agosto 1867. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.7.
- <sup>39</sup> Deliberazione presa dal Consiglio Comunale di Resia nella seduta straordinaria del 4 Agosto 1867. Sindaco Lorenzo Buttolo. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.7.
- <sup>40</sup> Purtroppo non sono stati reperiti i vari progetti che hanno interessato la «Pontebbana». Da quanto riportato nelle pubblicazioni consultate, ma senza riscontro archivistico, il progetto originario di Cavedalis avrebbe percorso la sponda sinistra del Fella tra Carnia e Resiutta, analogamente a quello che sarebbe poi stato adottato come il progetto definitivo. La revisione degli ingegneri Buzzi e Kazda, all'opposto, avrebbe privilegiato il tracciato sulla sponda destra lungo la stessa tratta, stando a quanto riportato da *La strada ferrata della Pontebba*. Testi di ZANIER A. con CANTON C. e CAROLLO R. ed il contributo di BIGOT M., Udine 2006, p. 33. Singolare peraltro il fatto che anche all'epoca i progetti esecutivi non erano in possesso del Ministro dei Lavori Pubblici Antonio Mordini e venivano da questi sollecitamente richiesti, tramite la Camera di Commercio di Udine (che li aveva pagati tramite un prestito di 18.000 fiorini otte-

- nuti dalla Congregazione Provinciale del Friuli, a sua volta concessi dalla Congregazione Centrale Lombardo Veneta), alla Società ferroviaria Rudolfiana. Tale società era subentrata nell'ottobre 1866 al Comitato Centrale per la ferrovia Haag-Udine-Cervignano, di cui la Camera di Commercio udinese faceva parte, e ad essa tali progetti esecutivi erano rimasti dopo la conclusione del conflitto del 1866. Cfr. vari documenti in ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.9, ma in particolare la già citata nota della Camera di Commercio ed Arti della Provincia di Udine alla Deputazione Provinciale di Udine del 3 Luglio 1869, prot. N. 393/VIII.11.
- <sup>41</sup> Deliberazione del Consiglio Comunale di Resiutta del 5 Agosto 1867. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.7. Corsivo mio.
- <sup>42</sup> Decreto del Prefetto della Provincia di Udine prot. N. 12611, Udine 20 Settembre 1867. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.8. La convocazione per decreto prefettizio del Consiglio comunale di Nimis avvenne però anche per altri ritardi in adempimenti amministrativi.
- <sup>43</sup> Nota della Prefettura di Udine del 22 Luglio 1867 prot. N. 10085 ai Comuni di Tarcento, Tricesimo, Magnano, Ciseriis, Collalto, Lusevera, Treppo e Nimis. ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.8.
- <sup>44</sup> Relazione pel Consiglio Provinciale del Deputato sig. Giacomo Dr. Moro con cui si concreta l'offerta di Ital. £ 500.000 pel Governo Italiano o ad una Società costruttrice per la Ferrovia Pontebba, Udine, 18 Luglio 1867, prot. N. 2766. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.9.
- <sup>45</sup> Su Paolo Billia (1819-1898), avvocato codroipese e due volte Deputato al Parlamento tra il 1870 e il 1874, e tra il 1891 e il 1892, vedi la voce di ROBIGNY M. in *NL*, pp. 469-470.
- <sup>46</sup> Su Carlo Kechler (Senior), nato a Trieste nel 1823 ma poi stabilizzatosi in Friuli, morto a Udine nel 1901, noto imprenditore e Presidente della Camera di Commercio di Udine, si veda il profilo di CARGNELUTTI L. in *NL*, pp. 1815-1818.
- <sup>47</sup> Ci si riferisce a un'importante relazione che Paolo Billia e Carlo Kechler inviarono alla Deputazione Provinciale di Udine l'8 marzo 1869. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.9.
- <sup>48</sup> Questi i nove Ministri dei Lavori Pubblici che si susseguirono nei sei anni presi in considerazione: Stefano Jacini, Giuseppe Devincenzi, Antonio Giovanola, Girolamo Cantelli, Lodovico Pasini, nuovamente Girolamo Cantelli, Antonio Mordini, Giuseppe Gadda e nuovamente Giuseppe Devincenzi. Molti di essi operarono per pochissimi mesi. Viene spesso ricordato come il motivo della fumosità del trattato commerciale firmato a Firenze nel 1867 con riguardo alla «Pontebba», risiedeva nel brusco passaggio dei governi Ricasoli II e Rattazzi II che impose al secondo di ultimare in fretta e male il testo dell'accordo.
- <sup>49</sup> *Ibidem*, c. 4. Corsivo mio.
- <sup>50</sup> Si veda lo stampato della Prefettura della Provincia di Udine (sottoscritto dal Prefetto Eugenio Fasciotti) dd. Udine, 27 Settembre 1869, prot. N. 18804. Div. 2a, oggetto: Ferrovia della Pontebba. Sussidi. Qui si ricorda la «lodevole iniziativa del Municipio di Udine» che aveva favorito la successiva azione della Prefettura. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.9. Nel prospetto allegato, con la popolazione residente del 1868 e la rendita censuaria per ciascun Comune, vi è il riparto di tutti gli Enti, suddivisi per Distretto, fino alla concorrenza prevista di 450.000 lire. Purtroppo, mentre è segnalato il Distretto di Moggio e vengono conteggiati per i Comuni di Chiusa, Dogna, Pontebba, Raccolana, S. Giorgio di Resia e Resiutta tutti i dati previsti, mancano dalla tabella i dati del Comune capoluogo di Distretto.
- <sup>51</sup> Dispaccio del Ministro dell'Interno Luigi Ferraris del 2 Ottobre 1869. Lo stesso insisteva sul coinvolgimento dei Comuni, degli enti morali e dei Consigli provinciali a determinare le somme di denaro da devolvere allo Stato per accelerare la costruzione della linea. La lettera è riportata all'interno di una nota della Prefettura della Provincia di Udine inviata alla Deputazione Provinciale, prot. N. 20214 del 6 Ottobre 1869. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.9.
- <sup>52</sup> Deputazione Provinciale del Friuli. Invio della Commissione per la Strada Pontebba. Prot. N. 449 dd. 7 Febbraio 1871. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.11. «Da avute relazioni rilevo che l'affare della ferrovia pontebba prende una buona piega, e che urge di inviare a Firenze l'apposita Commissione per operare nel senso che siano bene rappresentati e tutelati gli interessi della Provincia.»
- <sup>53</sup> *Rapporto della Commissione per la Strada ferrata Pontebba sulle pratiche da essa fatte nell'occasione che fu chiamata a Firenze*. Relazione letta nella seduta della Deputazione Provinciale del 27 Febbraio 1871, dd. Udine, 20 Febbraio 1871, prot. N. 654. ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.11.
- <sup>54</sup> Rapporto al Presidente della Deputazione Provinciale di Carlo Kechler, Udine, 26 Novembre 1871. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.11.
- <sup>55</sup> La legge 896 del 30 Giugno 1872 è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 191 del 12 Luglio 1872.
- <sup>56</sup> Viene qui semplificata la descrizione di alcune procedure di carattere contabile perché ci si addentrerebbe in una tematica finanziaria lontana dai fini di questa ricerca. Si veda l'art. 4 della Convenzione.
- <sup>57</sup> Lettera della Deputazione Provinciale del Friuli al Ministro delle Finanze Quintino Sella, Udine, 1 Luglio 1872. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.12.
- <sup>58</sup> In un primo momento Tarcento effettivamente pretendeva di avere la stazione nei pressi del proprio centro storico e in tal senso si deve leggere un appunto senza data che riassumeva le posizioni dei Comuni di Artegna, Tarcento, Tricesimo e Magnano. La soluzione di edificarla a Collerumiz derivava successivamente dalle richieste, oltre che di Tarcento, anche dei Comuni di Buja, Colloredo, Nimis, Ciseriis e Lusevera che sarebbero stati soddisfatti per questa collocazione. Si veda anche il promemoria del Sindaco di Buja, senza data, mentre la Deputazione Provinciale tendeva a non prendere posizione su questi aspetti che riteneva fossero di interesse prettamente locale e avrebbero rallentato i lavori di costruzione dell'opera, come da deliberazione n. 2681-2682-2923 del 7 Luglio 1873. Cfr. ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.13.
- <sup>59</sup> Anche Amaro aveva stanziato 10.000 lire per la propria stazione, ritenendo che venisse costruita sulla destra del Fella. Vedi nota con oggetto *Stazione Ferroviaria al Ponte sul Fella* inviata dalla Prefettura della Provincia di Udine alla Deputazione Provinciale il 3 Luglio

- 1873, prot. N. 22672. Ma anche in questo caso la Provincia, cui si chiedeva di intercedere a favore dei Comuni carnici costruendo d'intesa con la società concessionaria un solo ponte stradale e ferroviario che superasse il Fella a Piani di Portis, si astenne dal prendere una netta posizione a favore di questa soluzione, che riteneva eminentemente localistica. Deliberazione N. 2868 del 18 Agosto 1873. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.13.
- <sup>60</sup> Relazione del Presidente della Camera di Commercio ed Arti di Udine, Carlo Kechler, al Presidente della Deputazione Provinciale del Friuli Cammarota del 19 Agosto 1873, Prot. N. 265/VIII.11. Il 25 Agosto una missiva di analogo contenuto, nella forma di un memoriale, sarebbe stata inviata da Cammarota al neo Ministro dei Lavori Pubblici, Silvio Spaventa, Prot. N. 3579. Molto crude le indicazioni del Presidente Cammarota sullo stato di miseria in cui si sarebbe trovato il Friuli: «l'annata in corso è tale da seriamente allarmare, perché fra le più nefaste che si ricordino nel secolo presente: è tale che pel prossimo inverno ci presenta una spaventevole miseria e per ultima conseguenza la fame». In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.13.
- <sup>61</sup> Purtroppo, come si ha avuto già modo di notare, non si è stati in grado di visionare i diversi progetti preliminari della «Pontebbana», e quindi di capire quali fossero stati i diversi tracciati prescelti anche per la zona di Moggio.
- <sup>62</sup> Petizione della Giunta municipale di Moggio Udinese del 7 Ottobre 1873 trasmessa tramite la Prefettura al Ministro dell'Interno, dei Lavori Pubblici e al Presidente del Consiglio dei Ministri. Prot. N. 1304 della copia inviata nella stessa data alla Deputazione Provinciale di Udine. La rimostranza era stata firmata dal Sindaco Pietro Zearo e dai componenti Giovanni Zorzi, dr. Agostino Cordignano, Eustachio Missoni e Andrea De Colle. La stazione, com'è noto, venne edificata a Moggio in località Rio di Campegljo (Rio Chiampeit), ma anche a Resiutta. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.13.
- <sup>63</sup> *Istanza di vari Comunisti di Moggio allo scopo che venga eretta una Stazione ferroviaria nel proprio territorio Comunale.* Voto dell'Ufficio Tecnico Provinciale del 18 Ottobre 1873. Prot. N. 4181. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.13.
- <sup>64</sup> *Istanza della Giunta di Moggio perché sia eretta una stazione ferroviaria nel Comune.* Deliberazione della Deputazione Provinciale del Friuli, prot. N. 4151 del 13 Ottobre 1873. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.13.
- <sup>65</sup> L'istanza della Giunta di Moggio venne passata agli atti il 21 Dicembre 1874. Prot. 4181/36788. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.13.
- <sup>66</sup> Lettera del R. Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale del Friuli al Ministro dei Lavori Pubblici del 29 Dicembre 1873, prot. N. 5096: «le pratiche di espropriazione, le quali ora si accennano limitate al solo brevissimo tronco Udine-Tricesimo, vengono fatte così a rilento che perfino si dubita della loro effettività». In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.13. La puntigliosa risposta del Ministero, con l'indicazione di tutti i decreti emanati riguardanti la linea e l'indicazione che il progetto da Udine a Tricesimo di 14 km era stato approvato, non si fece attendere; portava la data del 12 Gennaio 1874, prot. N. 1159/124. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.14.
- <sup>67</sup> Giovanni Gropplero dal 1867 al 1872 era stato Sindaco di Udine. Sulla figura dell'amministratore Giovanni Battista Fabris (Rivolto 1833-Codroipo 1896), si veda la voce di CITTADELLA A. in *NL*, pp. 1404-1405. I due deputati provinciali erano stati incaricati con deliberazione della Deputazione del 19 Febbraio 1874. Prot. N. 802. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.14.
- <sup>68</sup> Giovanni Battista Varè (Venezia, 1817 - Roma, 1884), Deputato al Parlamento dal 1865 al 1867 e dal 1870 al 1884, fu anche Ministro di Grazia e Giustizia nel Governo Cairoli II.
- <sup>69</sup> Di fatto però l'incontro a Torino e Milano con Pacifico Valussi non si poté attuare perché questi rimase a Roma indisposto.
- <sup>70</sup> Carlo d'Adda (Milano, 1816 - 1900), Governatore e poi Prefetto della Provincia di Torino, fu Senatore del Regno dal 1860.
- <sup>71</sup> Relazione di Giovanni Gropplero e Giovanni Battista Fabris alla Deputazione Provinciale di Udine, 10 Marzo 1874. «Ed il Marchese D'Adda ci diede la sua parola d'onore che avrebbe patrocinata la sollecita esecuzione della Pontebbana, come si trattasse d'affare suo proprio». In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.14.
- <sup>72</sup> Lettera del Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale di Udine al Ministro dei Lavori Pubblici, 7 Aprile 1874, prot. N. 1179. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.14.
- <sup>73</sup> Lettera del Ministero dei Lavori Pubblici - Direzione Generale delle Strade Ferrate al Prefetto Presidente di Udine, il 17 Aprile 1874. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.14.
- <sup>74</sup> Lettera del Ministro dei Lavori Pubblici Valsecchi del 14 luglio 1875. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.15.
- <sup>75</sup> Un appunto senza data, su carta intestata «Segreteria della Deputazione Provinciale di Udine», ricorda che «La domanda dei comunisti di Moggio perché la stazione ferroviaria venga situata sul proprio territorio venne spedita al Cav. Deputato [Antonio] Celotti per l'esaurimento. Da annotazioni fatte venne poscia passata al Deputato Cav. A. Milanese, che interpellato in proposito, dichiarò di non avere dato un speciale esaurimento a quella pratica, ma averla portata nel giorno della Seduta che la Deputazione teneva coi Deputati al Parlamento Nazionale. Venne protocollata sotto il N. 4181; che apparisse ancora inevaso». Risulta piuttosto palese il non eccessivo coinvolgimento della Provincia e dei Deputati al Parlamento riguardo la questione sollevata da Moggio. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.14.
- <sup>76</sup> La Deputazione Provinciale temeva che, giunti ormai alla primavera del '74, richiedere la modifica del progetto in corso di approvazione da parte ministeriale, costituisse un passo falso (oltre che interessare un consesso eminentemente tecnico, più che amministrativo), che potesse rallentare l'esecuzione di un'opera già molto sofferta e che non poteva ammettere ulteriori ritardi. Per questo, anche formalmente, preferì non esporsi, lasciando che fosse il Ministero dei Lavori Pubblici - come in effetti doveva essere - a prendere la decisione finale, sostenendo soltanto che il collegamento con la stazione per la Carnia fosse il più possibile agevolato. Si veda la nota del Prefetto Presidente Conte Bardesono alla Regia Prefettura di Udine del 13 Aprile 1874, prot. N. 1466, e la lettera del Ministero dei Lavori Pubblici al Prefetto Presidente del 22 Settembre 1874, prot. N.

- 67581/8635 Div.ne 9°, che attestava come il Ministero stesse ancora acquisendo una decisione sull'irrisolta e "gravissima" questione, attendendo in tal senso il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che aveva prescritto nuovi studi tecnici in merito alla richiesta di Moggio e degli altri Comuni della Carnia. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.14.
- <sup>77</sup> *Segnala il lentissimo progetto dei lavori della ferrovia Pontebbana e chiede provvedimenti pel sollecito compimento.* Lettera del Prefetto Presidente al Ministero dei Lavori Pubblici del 5 marzo 1875, prot. N. 800. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.15. Ancora qualche mese prima, siamo nel settembre 1874, il Consigliere Provinciale Giacomelli presentava un ordine del giorno per sollecitare la ripresa dei lavori che "le continue divergenze" tra Banca Lombarda delle Costruzioni e SFAI avevano bloccato. *Interpellanza sui lavori della ferrovia Pontebbana.* Estratto delle deliberazioni prese dal Consiglio Provinciale del 1 Settembre 1874, prot. N. 3605. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.14.
- <sup>78</sup> La Commissione nominata dalla SFAI per vigilare sull'operato della Banca Lombarda di Costruzioni era formata da Castagnola, Restelli (Membri del CdA della SFAI) e dal Direttore Generale della SFAI. Si veda la nota del Presidente della SFAI, Carlo d'Adda, al Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale di Udine, Milano, 20 Aprile 1874, prot. N. 711. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.14.
- <sup>79</sup> *Ferrovia da Udine a Pontebba. Lavori.* Lettera del Ministro dei Lavori Pubblici del 13 Marzo 1875, prot. N. 16446/2020 divisione 9a. In questa missiva il Ministro informava peraltro che i disegni dei fabbricati della prima sezione Udine-Ospedaletto erano stati approvati e che a Tarcento e a Tricesimo i marciapiedi stavano per essere ultimati. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.15.
- <sup>80</sup> Lettera al R. Ministero dei Lavori Pubblici «da stamparsi nel Giornale di Udine» del Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale e del Deputato Provinciale Giovanni Battista Fabris. 28 Giugno 1875, prot. N. 2424. Di questa lettera esiste una versione diversa, con lo stesso numero di protocollo, che aggiunge anche la notizia del mancato progetto del ponte sull'Orvenco nei pressi di Gemona, della mancata approvazione del progetto della stazione di Gemona stessa e di tutto il tronco Piani di Portis-Pontebba «se debbasi credere ai nuovi tracciati che si stanno facendo in giornata» (chiara l'intenzione polemica nei confronti delle tardive proposte dei Comuni Carnici e di Moggio in proposito). Sugli stessi argomenti va segnalata anche una proposta di deliberazione a stampa del Consigliere Provinciale Carlo Kechler sulla possibilità che il Consiglio Provinciale recedesse dall'impegno manifestato nella seduta del 18 Luglio 1867, quando aveva finanziato il progetto «Pontebbana» con la somma di L. 500.000, se la Società concessionaria non mantenesse i patti fissati dalla convenzione del 1872. Proposta di deliberazione a firma del Consigliere Provinciale Carlo Kechler d.d. Udine, 4 luglio 1875, oggetto n. 31. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.15. Di fatto, entro il 1880, la Provincia di Udine avrebbe versato al Ministero del Tesoro in unica rata la somma di L. 400.000, «mandando a depenarsi dai crediti del Tesoro la derivante differenza di L. 100 mila». Decreto N. 45940/6738 Div. III del Ministero del Tesoro. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.20.
- <sup>81</sup> *Ferrovia della Pontebba. Andamento dei lavori.* Lettera del Ministero dei Lavori Pubblici - Direzione Generale delle Strade Ferrate, dd. Roma, 14 Luglio 1875, prot. N. 49641/9408, div. 9°. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.15.
- <sup>82</sup> Estratto delle deliberazioni prese dal Consiglio Provinciale di Udine nella ordinaria adunanza del giorno 10 Agosto 1875. Prot. N. 3089. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.15. Sulla stessa linea moderata del consigliere Galvani, si posizionava il Prefetto che affermava non essere conveniente «fare degli appunti al Governo, né elevare sospetti sulla buona volontà della Società concessionaria circa il disimpegno degli obblighi assunti essendoché non hanno fondamento nei fatti accennati.» Nella seduta del Consiglio Provinciale successiva, il 7 Settembre 1875, in effetti, il clima mutò ancora e passò a maggioranza un ordine del giorno decisamente meno blando del precedente (e contestato da Kechler e Giacomelli), presentato dal Consigliere Provinciale Moretti dopo numerosi 'distinguo' di vari Consiglieri e ordini del giorno ritirati: condizionava l'erogazione del contributo al Concessionario previsto fin dal 1867, «semprèché la concessionaria alta Italia dia compita la intera linea nel termine prefinito dall'art. 6 del Capitolato unito alla Convenzione promulgata dalla Legge 20 Giugno 1872, e non altrimenti». Cfr. *Proposta di sollecitare i lavori, e la congiunzione della Ferrovia Pontebbana colla Rodolfiana.* Estratto delle deliberazioni prese dal Consiglio Provinciale di Udine nella ordinaria adunanza del giorno 7 Settembre 1875.
- <sup>83</sup> *Proposta per sollecitare i lavori e la congiunzione della ferrovia Pontebbana colla Rodolfiana.* Lettera di sollecito al Ministero dei Lavori Pubblici presentata dal Deputato Provinciale Giacomo Moro il 30 Agosto 1875, prot. N. 3178. «(...) Una grave apprensione sorge a preoccupare giustamente questa Provincia, sapendo essa, che nulla ancora si è concluso per assicurare la congiunzione di questa ferrovia Pontebbana coll'altra Rodolfiana sul territorio limitrofo Austro-Ungarico». Non estranea a questi ritardi pare essere stata proprio la Südbahn, che gestiva in condizione di monopolio tutto il traffico tra Vienna e il porto di Trieste. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.15.
- <sup>84</sup> *Inaugurazione della ferrovia da Udine a Gemona,* in «Giornale di Udine», 10 (13 Novembre 1875), n. 271, pp. 1-2. L'articolo, che non fu scritto da Pacifico Valussi, Direttore responsabile del giornale in quei giorni a Roma, potrebbe essere stato composto da Camillo Giussani, suo comproprietario, che così concludeva la cronaca: «noi ed i nostri amici che avevamo più volte espresso dei dubbi che si potesse fare [la ferrovia, n.d.r.] entro l'anno, siamo i primi a riconoscere che la Società dell'Alta Italia non badò a spese, ed i suoi ingegneri e direttori dei lavori diedero prova della maggiore operosità e del più disinteressato buon volere per giungere a questo felice risultato». Nell'edizione successiva del 15 Novembre, a p. 2, firmata da V. (ovvero Pacifico Valussi), venne pubblicata una corrispondenza da Roma che precisava ulteriormente le ultime fasi della realizzazione dell'opera.
- <sup>85</sup> *Sulla stazione ferroviaria.* Nota della Deputazione Provinciale del Friuli al Ministero dei Lavori Pubblici, Roma. Prot. N. 702, 6 Marzo 1876. Il ricorso del Sindaco di Moggio veniva invece trasmesso con

- nota prot. N. 152 del 1 Marzo 1876. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.16.
- <sup>86</sup> *Ferrovia Pontebbana. Fermata di Moggio*. Copia conforme ad uso interno d'Ufficio della nota del Ministero dei Lavori Pubblici - Direzione Generale delle Strade Ferrate al Prefetto di Udine, Roma 22 Maggio 1876, prot. N. 35824/4423 Div. 9a. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.16.
- <sup>87</sup> *Stazione di Tolmezzo*. Deliberazione della Deputazione Provinciale del Friuli della seduta del 20 Dicembre 1875 e successiva comunicazione prot. N. 4842, stessa data, alla Prefettura di Udine: «nel luogo ove fu stabilito di erigerla riuscirebbe assolutamente dannosa agli interessi della Carnia e conseguentemente anche a quelli della intera Provincia». In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.15.
- <sup>88</sup> *Reclamo di varj Comuni Carnici pella costruzione della Strada dal Ponte del Fella alla Stazione ferroviaria della Carnia*. Nota dell'ing. Capo Giuseppe Rinaldis dell'Ufficio Tecnico Provinciale alla Deputazione Provinciale di Udine, dd. 9 Dicembre 1876, prot. N. 3744. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.16.
- <sup>89</sup> *Stazione presso il Ponte Fella*. Nota della Prefettura della Provincia di Udine alla Deputazione Provinciale di Udine del 25 Ottobre 1876, prot. N. 27652. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.16.
- <sup>90</sup> Nota del Sindaco di Tolmezzo G. Tavošchi al Prefetto della Provincia di Udine, dd. Tolmezzo, 3 Agosto 1876, prot. N. 1097. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.16. «La Carnia attribuisce il malfatto all'incuria per lo meno del Sig. Commissario Governativo cui erano demandate le cure di siffatti interessi, ed il qual sig. Commissario, per ora convenendo in tutti quei danni, cerca poi adesso giustificarsi col dir cosa assolutamente non vera (...)».
- <sup>91</sup> *Strada d'accesso dal Fella alla stazione ferroviaria di Tolmezzo*. Comunicazione della Deputazione Provinciale del Friuli alla Regia Prefettura di Udine, dd. Udine, 31 Luglio 1876, prot. N. 19970/2578. Il costo del manufatto e della strada d'accesso (17.000 lire per il sottopasso largo 6 metri, 40.000 lire se si comprende, oltre ad esso, anche il tratto di strada per realizzarlo) è invece ricavabile da una deliberazione della Deputazione Provinciale del Friuli precedente, di data 8 Maggio 1876, prot. N. 1287. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.16.
- <sup>92</sup> «Alla fine poi del corrente mese, o pei primi del venturo, potrà aver luogo la visita di ricognizione del tronco dalla Stazione per la Carnia a Resiutta, con cui da Udine si compiono chilom. 48; e riconosciuto, come si ritiene, collaudabile anche il detto tronco, verrà subito aperto al pubblico esercizio». Poco prima veniva data notizia della prossima scadenza della presentazione delle offerte per l'appalto dei lavori di costruzione dell'ultimo tronco della «Pontebbana» tra Rio Costa da Presa ed il confine austro-ungarico. In «Giornale di Udine», 17 Aprile 1877, p. 2.
- <sup>93</sup> La galleria successiva, in direzione Resiutta, è denominata «Cinque Rivi» ed ha una lunghezza di 788 metri. È stata poi prolungata con un tratto artificiale di 154 metri che porta la sua lunghezza complessiva a 942 metri. È la galleria più lunga della «Pontebbana». Dati tratti da *La strada ferrata della Pontebba*, cit., pp. 86-87.
- <sup>94</sup> «Giornale di Udine», 12 (4 Maggio 1877), n. 106, p. 2.
- <sup>95</sup> «Giornale di Udine», 12 (7 Maggio 1877), n. 108, p. 2.
- <sup>96</sup> Questi i tecnici presenti che vennero nominati dal cronista: Dionisio [Fossati], Ispettore del Genio Civile, il cav. Majeron, Commissario per l'esercizio, e il cav. Losi, Commissario governativo per la costruzione. Per la SFAI erano intervenuti l'ing. in capo del Servizio Mantegazza, l'ing. capo divisione Ruliard col suo capufficio ing. Oliva, il cav. Dogliotti capo divisione della trazione e il cav. Carpi ispettore principale del traffico. E poi l'ing. Rebuffo, Capo Sezione dirigente i lavori, l'ing. Peregrini dell'Impresa Peregrini e Perego, e l'ing. Michiel del Commissariato Governativo.
- <sup>97</sup> «Giornale di Udine», 12 (8 maggio 1877), n. 109, pp. 1-2. L'articolo, non firmato, porta la data «Chiusaforte, 6 maggio».
- <sup>98</sup> Processo verbale relativo al sopralluogo effettuato a Resiutta il 3 Maggio 1877 dall'ing. Capo della Provincia di Udine Giuseppe Rinaldis, dal Sindaco di Amaro Giovanni Battista Tamburlini e altri membri della Commissione speciale nominata dal Consiglio Comunale di Amaro. In ASU, Deputazione Provinciale, B. 691.17.
- <sup>99</sup> Notizie tratte da *La strada ferrata della Pontebba*, cit., pp. 45-47.
- <sup>100</sup> *La ferrovia della Pontebba*, in «L'Illustrazione Italiana», 6 (1879), pp. 328-330. Litografie tratte da schizzi di Giovanni Del Puppo.
- <sup>101</sup> BORTOTTO C., *Un secolo di storia della ferrovia Pontebbana*, «Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia», 30 (1979), n. 4, pp. 1-8, in particolare p. 5. La tratta italiana Udine-Pontebba aveva una lunghezza di km 68,300, con pendenze massime del 16,5 per mille (sul Ponte di Muro) e raggi minimi di curva di poco superiori a 300 metri; quella austriaca tra Tarvis a Pontafel di km 24,900, pendenze massime del 22 per mille e raggi minimi di curva di 244 metri. La linea Bologna-Pistoia, altra ferrovia di valico, inaugurata nel 1864, aveva avuto invece un costo nettamente superiore, pari a L. 891.000 al chilometro. Giulio Roselli, in *Il centenario della ferrovia Pontebbana*, cit., a p. 10, pubblica per la tratta italiana un dato di poco superiore: 30 milioni di lire.
- <sup>102</sup> Come si è notato, in questa ricerca è prevalsa la consultazione dell'archivio della Deputazione Provinciale del Friuli, conservato in ASU, che rimane l'archivio più ricco per la storia della Udine-Pontebba, ma andrebbe anche consultato l'Archivio storico del Comune di Udine per tutti gli anni dal 1850 al 1880, l'archivio della Camera di Commercio di Venezia, e l'Archivio di Stato di Vienna per il tronco Tarvis-Pontafel. Di grande interesse sarebbe poi la consultazione dei documenti dell'Archivio storico delle Ferrovie dello Stato, ora patrimonio di Fondazione FS, ma non è tuttora pienamente accessibile al pubblico.
- <sup>103</sup> Un gustoso racconto di FRITZ VON HERZMANOVSKY-ORLANDO, *Il Cavalier Svicolò o Il fatale viaggio al mare di von Yb*, che narra di un paradossale viaggio in treno dall'Austria a Genova con sosta alla stazione di Udine, può essere l'omologo letterario del treno di lusso Vienna-Cannes che percorreva, come nel brano di Herzmanovsky-Orlando, la «Pontebbana». Il racconto, che potremmo ambientare proprio nei primi anni del Novecento, è pubblicato in appendice a VECCHIET 2015, pp. 260-273.
- <sup>104</sup> Due volte alla settimana, sempre con riferimento all'orario estivo 1914, il treno aveva in composizione una carroa letto Podwólczy-

- ska-Wien-Cannes. Podwoliczyska (l'attuale Pidvolochysk, Ucraina) sorgeva nella regione della Galizia austro-ungarica ed era la stazione di confine con la rete ferroviaria dell'Impero russo. E a proposito di emergenze, proprio il Vienna-Cannes nell'inverno 1908-1909 si arrestò per una settimana a Pontafel per un'eccezionale nevicata.
- <sup>105</sup> *Gemona. In ferrovia, d'inverno...*, in «La Patria del Friuli», 34 (18 Gennaio 1911), n. 18, p. 1. L'anonimo corrispondente denunciava poi il fatto che sarebbero stati i ferrovieri a Pontebba a far gelare l'acqua nei tubi dei vagoni. Ringrazio Agostino Peressini per questa e tutte le successive segnalazioni sulla stampa locale gentilmente reperite.
- <sup>106</sup> *Leggero deragliamento a Moggio provocato da investimento*, in «La Patria del Friuli», 35 (23 Ottobre 1912), n. 296, p. 2.
- <sup>107</sup> ACHILLE GHIOLDI, *Delizie ferroviarie-doganali alla stazione di Pontebba*, in «La Patria del Friuli», 38 (26 Febbraio 1915), n. 57, p. 1.
- <sup>108</sup> ACM. Documento reperito, come tutti i successivi di questo archivio, grazie alla disponibilità del dott. Bruno Lucci.
- <sup>109</sup> *Moggio. I lavori d'ampliamento della Stazione*, in «La Patria del Friuli», 33 (3 Luglio 1910), n. 162, p. 1.
- <sup>110</sup> Per una più ampia trattazione del tema su ferrovie e Grande Guerra in Italia, si veda il volume, in corso di stampa, GIUNTINI A./MAGGI S (a cura di), *La Grande Guerra e le ferrovie*, Bologna 2017.
- <sup>111</sup> Elaborazione su dati Istat 1918 pubblicati in CURAMI A./FERRARI P., *I trasporti del Regno. Iniziativa privata e intervento statale in Italia 1861-1946*, Brescia, 2007, p. 71.
- <sup>112</sup> *Ai Signori Sindaci del Distretto*, Nota del Comando del Distretto di Gemona, prot. N. 151, Gemona, 1 Aprile 1918. In Archivio comunale di Moggio.
- <sup>113</sup> *Disservizio ferroviario*. Lettera del Sindaco di Moggio Udinese, dd. 11 Gennaio 1921, prot. N.128. In ACM. La cronaca dei due gravi incidenti del 1920 viene dettagliatamente ricostruita in *La strada ferrata della Pontebba*, cit., pp. 132-136.
- <sup>114</sup> Lettera del Sindaco di Moggio del 27 Dicembre 1920, prot. 4881, in ACM. Proprio il casello al km 43 fu protagonista sette anni dopo di un grave incendio che lo distrusse completamente. Si salvò il cassellante Giacomo Carati con la sua famiglia. Si veda «La Patria del Friuli» 50 (23 Febbraio 1927), n. 16, p. 1.
- <sup>115</sup> Vari gli articoli reperiti in merito alla complessa costruzione del ponte stradale sul Fella. Questi nell'ordine: *Il Friuli che va risorgendo. La prima pietra del nuovo ponte di Moggio*, in «La Patria del Friuli», 42 (13 Ottobre 1919), n. 215; p. 1; *Moggio. Comunicazioni provvisorie. I danni*, in «La Patria del Friuli», 43 (28 Settembre 1920), n. 228, p. 1; *Moggio Udinese. Disoccupazione*, in «La Patria del Friuli», 45 (20 Marzo 1922), n. 67, p. 1; *L'inaugurazione ufficiale del Ponte della Vittoria a Moggio*, in «La Patria del Friuli», 45 (17 Luglio 1922), n. 167, p. 2.
- <sup>116</sup> *Moggio Udinese. Per allacciare la stazione col paese*, in «La Patria del Friuli», 43 (1920), n. 46, p. 1. La commissione era formata da Guido Cossettini, Achille Ghioldi, Dante Franz e Aristide Sarti.
- <sup>117</sup> Devo alla gentilezza del dott. Bruno Lucci (e alla cortesia di Agostino Peressini per quanto riguarda l'articolo su «La Patria del Friuli» cit. nella nota precedente) la conoscenza di questo servizio, grazie anche al volantino orario che mi ha trasmesso. La popolarità di questo pubblico trasporto era ben viva a Moggio, tanto che, considerando il colore del pullmino e la speditezza con cui il guidatore circolava per le strette vie del paese, l'autista veniva soprannominato “il Pavee”, o anche il “pericolo giallo”. Portava la posta in piazza, e aspettare il suo arrivo poteva diventare tormentoso.
- <sup>118</sup> Devo queste notizie al dott. Bruno Lucci, pronipote del dott. Prospero Cigolotti.
- <sup>119</sup> Un ampio servizio di cronaca sull'inaugurazione della trazione elettrica, sotto il titolo *Il Sottosegretario alle Comunicazioni e le gerarchie della provincia percorrono la linea elettrificata Udine-Tarvisio*, lo possiamo leggere sulle pagine de «Il Popolo del Friuli» 4 (29 Ottobre 1935), n. 258, p. 3, che offre al lettore anche una densa storia della «Pontebbana». Le prime prove, stando a quanto scrive il quotidiano, vennero iniziate per tratti successivi a partire dal 16 Agosto 1935, mentre il 9 Settembre iniziarono a funzionare due treni leggeri per viaggiatori e il 16 Settembre il servizio merci. L'articola ricorda anche l'uscita della pubblicazione di NIGRIS L.G.B., *Carbone bianco*, Udine/Tolmezzo 1935, scritta per celebrare la realizzazione dell'elettrificazione della «Pontebbana». Per le innovazioni tecnologiche e le problematiche attuali della linea, si veda anche PETRONIO P., *La Pontebbana. Nodi e snodi ferroviari fra il Friuli e la Carinzia*, in MICHELUTTI M. (a cura di), *Viers di Clanfurt: Friül-Carinzie. Nach von Klagenfurt: Kärnten-Friaul*, Udine 2000, pp. 175-188. L'elettrificazione della linea era stata decisa dal Consiglio dei Ministri il 4 Giugno 1932.
- <sup>120</sup> Su questa tematica mi permetto di rinviare al mio saggio *I treni di Carlo Sgorlon*, in VECCHIET 2012, pp. 139-162.
- <sup>121</sup> L'ultimo treno a svolgere regolare servizio viaggiatori alla stazione di Moggio è stato il regionale 33796 Trieste-Pontebba via Cervignano che fermò sabato 27 Maggio 1995 alle ore 19.40 prima di procedere per Resiutta. In quella data sarebbe anche scaduto l'orario invernale 1994-1995 delle FS e con l'orario estivo si sarebbe concluso il servizio viaggiatori lungo tutte le fermate della vecchia Carnia-Pontebba che contava però una sola coppia di treni, una discendente al mattino, e una ascendente la sera. Il 12 Luglio 1995, invece, passò all'alba l'Euronight 237 “San Marco” Vienna-Venezia, ultimo treno in assoluto a percorrere quel tratto della vecchia «Pontebbana», e fu quindi l'ultimo treno che sfilò davanti al fabbricato viaggiatori di Moggio. Ringrazio Claudio Canton per l'informazione ricevuta.
- <sup>122</sup> Il “Posto di comunicazione Aupa” è stato soppresso il 15 Dicembre 2002 con circolare RFI 6/2002 Movimento Trieste. Ringrazio Claudio Canton per la segnalazione ricevuta.
- <sup>123</sup> MANIACCO T., *Mestri di mont*, Montereale Valcellina/Moggio Udinese 2007, p. 77.