

Viaggi e personaggi tra pubblico e privato

Le ferrovie dell'Isontino nel '900 e due loro protagonisti

*Doi furlans da lis nostris tiaris.
Operadors di feroviis e di progres.*

Sarebbe più esatto parlare di ferrovie nella Contea di Gorizia e Gradisca, poi divenuta Provincia di Gorizia, e l'argomento è già stato trattato sulle pagine di "Bore San Roc" ma con una visione frammentata nelle diverse linee. La mia speranza è di poter dare, ora, un quadro ottimale, pur non semplice e lineare come, del resto, lo furono le vicende storiche delle nostre terre.

Credo sia noto che le nostre infrastrutture ferroviarie ebbero una particolarità che non ha riscontro neppure attorno alle grandi metropoli: nel periodo, detto poi "La belle époque" nelle nostre terre si trovarono ad operare, contemporaneamente e sia pure per breve tempo, ben sette diverse società ferroviarie e precisamente: la Società Veneta, la Società per la Ferrovia Friulana, la Società per la Ferrovia del Vipacco, la I.R. Società per la Ferrovia Meridionale, la SFAI-Società per le Ferrovie dell'Alta Italia ed infine le Ferrovie dello Stato Italiane e quelle dello Stato Austro-ungariche. A tutte diedero un loro contributo personaggi delle nostre terre, e non a caso, date le rilevanti strutture che alcuni stati preunitari avevano costruito e che poi sia la neonata Italia che il vetusto, ma ancora efficiente, Impero Austro-ungarico seppero potenziare e sviluppare.

Mi limiterò a citare alcune di queste strutture di rilievo quali il Politecnico di Torino, dal quale usciranno personaggi del calibro di Medail, Sommeiler e Grandis (traforo del Frejus) ed il collegio militare di Verona, creato nella fase delle de-



*Ing. Giacomo Antonelli e l'ing. Giulio Drossi
(Archivio dott. Malacrea).*

cadenza dalla Serenissima ed i cui quadri andarono poi ad irrobustire Padova. Ne usciranno progettisti quali Francesconi di Godega (presso Sacile) e poi Paleocopa e Milani. Francesconi andò a Vienna, istituzione prestigiosa, dove ebbe a creare, con l'appoggio di Von Bruch, triestino d'adozione, uno staff eccezionale chiamando accanto a sé il veneziano e patriota Carlo Ghega ed il trentino Luigi Negrelli. A tali insegnamenti attingeranno il Cavedalis, con la Pontebbana e Cecconi con la Transalpina, e non stupisce quindi che, dalle nostre zone, siano emersi personaggi il cui impegno sarà determinante per le infrastrut-

ture come, Giacomo Antonelli e Giulio Dreossi, di Cervignano e di Terzo di Aquileia, alle cui opere vorrei, soprattutto, dedicare queste righe (1).

Le linee e le loro vicende

Dopo la sofferta e, nel 1860, felicemente conclusa, costruzione della Venezia-Udine-Gorizia-Aurisina, congiunzione con la Meridionale Trieste-Vienna operante fin dal 1857, una lunga stasi sembrò avvolgere, sia per ragioni politiche che finanziarie la rete delle nostre zone. Nel 1866 il Veneto ed il Friuli erano entrati a far parte del Regno d'Italia e pur essendo eguali gli azionisti delle due reti a cavallo del confine, i Rothschild, questo evento aveva segnato una svolta non indifferente per le direttrici di traffico. Passato inoltre l'entusiasmo iniziale per la costruzione della Meridionale, Trieste avvertiva il peso delle Tariffe, elevate, e chiedeva a gran voce la costruzione di una nuova linea per il settentrione anche in vista della concorrenza di Venezia, favorita dalle linee per Milano e Bologna, e, dopo il 1878, anche dalla nuova Pontebbana.

Le discussioni e le dispute andarono a riempire riviste ed armadi, con visioni diverse e variegate puntate principalmente sul miglior collegamento con la trasversale Maribor-Villaco-Pusteria ovvero con la conclamata Linea di Costanza. Gorizia non rimase alla finestra, timorosa di ogni ulteriore possibile isolamento ed appoggiò senza riserve il tracciato dell'Isonzo che prevedeva una linea attraverso il Vallone per poi risalire la Valle dell'Isonzo fino a Plezzo e da qui con un traforo collegarsi a Tarvisio. Ragioni strategiche, validissime per l'Impero, ma non economiche, bloccarono questo sviluppo e si dovrà attendere il 1906 per la costruzione della seconda linea per Trieste che fortunatamente, pur con un tracciato spettacolare, ma del tutto irrazionale sul piano altimetrico, toccherà Gorizia mettendola in una posizione favorevolissima sul piano dei traffici.

La Dieta provinciale, alla quale una saggia legge delle autonomie – oggetto di stima del grande statista Giolitti che nella Legge di Annesione ribadì l'impegno a conservare e svilup-

pare – aveva conferito taluni poteri, appoggiò, con forza, gli studi ed i progetti che Dreossi ed Antonelli andavano predisponendo. Il loro studio di progettazione, aveva elaborato, fin dal 1888 un dettagliato progetto per un collegamento tra Gorizia e Cervignano e gli incarti, preziosamente custoditi all'Archivio storico provinciale, mostrano la loro preveggenza e soprattutto l'entusiasmo con il quale i Podestà dei comuni interessati avevano accolto la proposta, fornendo suggerimenti e proposte. Lo studio rimase sulla carta, ma gli ideatori ed i sostenitori non rimasero passivi e si rivolsero ad una nuova possibilità. Per strano che possa sembrare, il primo progetto destinato ad essere attuato, fu quello di una linea che non serviva Gorizia, ma la "bassa friulana" e precisamente la Monfalcone-Cervignano, studiata con la non troppo nascosta idea di un prosecuzione verso S.Giorgio di Nogaro. Gorizia, allora, aveva un ottimo rapporto con le diverse parti della Contea e le miserabili condizioni della "Bassa", con la pellagra e altro, non lasciavano insensibili le Autorità, in parte anche ispirate dai locali proprietari terrieri.

Determinante fu la costituzione, il 27 luglio 1893, di una Società, denominata Società per la Ferrovia Friulana; gli azionisti, oltre ai due progettisti furono la Dieta, i diversi comuni interessati, dei privati e gruppi finanziario-assicurativi. Trattandosi di Società che prevedeva una sovvenzione statale la Sede fu fissata a Vienna e questo sarà causa di problemi nel 1° dopoguerra.

I lavori procedettero con sollecitudine e così il 10 giugno 1894 ben diversamente dal silenzio che aveva accompagnato l'apertura della Udine-Gorizia-Aurisina, vi fu la solenne inaugurazione della linea; agli autori il musicista comonese Francesco Camaur dedicò due pezzi: una marcia "Onore" ed una polca celere "Locomotiva". L'importanza della linea fu ben evidenziata dal pezzo pubblicato, allora, dall'Eco del Litorale, pur noto per il suo lealismo, " ...su queste zolle friulane, l'antica Roma spingeva la sua civiltà ai popoli barbari oltre Sontium mediante le sue aquile invincibili. Ora a questi ruderi antichi si è avvicinata un'altra strada della nuova civiltà, denominata I.R.privata strada ferroviaria friulana che onora grandemente il nostro paese..." (da "Memorie di



Azione al portatore della Società ferroviaria Friulana

vita friulana, 1877-1915" di R. Bettiol). Il lavoro dello studio Dreossi e Antonelli, non ebbe termine con questa inaugurazione e nonostante gli ostacoli, non solo politici, ma soprattutto di chi, come la Meridionale, temeva la concorrenza, si arrivò il 17 ottobre 1897 all'agognata apertura del tronco tra Cervignano e S. Giorgio di Nogaro, dove fin dal 1888, era arrivata la linea della Società Veneta. In quell'occasione le Autorità brindarono sia al Re d'Italia che a Francesco Giuseppe, ma non sfuggì ai presenti la distribuzione di un volantino "S. Giorgio di Nogaro saluta il contiguo comune di frontiera, Cervignano, esultando che la ferrovia internazionale oggi inaugurata, vinto il confine, maggiori legami di simpatia e di lucri fra limitrofi... Le popolazioni di Cervignano e di S. Giorgio di Nogaro, figlie della stessa madre, sorrisse dal medesimo cielo italiano, possano... ognor più stringersi quali sorelle nella fede avvenire." (da R. Bettiol, op.citata)

Altre opere e studi

L'impegno dei nostri due, e non solo loro, non conobbe soste e nello stesso periodo li troviamo in Istria a promuovere il collegamento ferroviario tra Trieste e Parenzo. Le cittadine della costa erano rimaste profondamente deluse per il fatto, originato anche da considerazioni strategiche e non solo politiche, che la linea Divaccia-Pola, poi collegata a Trieste dalla linea della Val Rosandra, avesse un percorso all'interno e ben lontano dalle cittadine più importanti. Pur con le limitazioni finanziarie nacque così, con la validissima collaborazione dello studio Antonelli e Dreossi, "nota ditta... molto ben introdotta a Vienna..." (da "Cara Parenzana" di G. Roselli) la Parenzana aperta il 1 aprile 1902 con tracciato assolutamente irrazionale e tortuoso, ma prezioso, che da Parenzo, via Montona Portole e Buie giungeva a Capodistria e Trieste consentendo ai prodotti della zona di arrivare al mattino ai mercati triestini.

Infaticabili i nostri, con l'appoggio degli ambienti politici, anche avversi, ma tesi evidentemente al bene comune, avevano continuato a pensare anche alla Contea e così fin dal 1893 redassero uno studio per un collegamento che da Gorizia raggiungesse la Valle del Vipacco con la previsione di un prolungamento verso Longatico/Logatec. L'imponente fascicolo, presso il nostro prezioso Archivio storico provinciale, documenta gli studi e gli sforzi per arrivare alla concessione dei finanziamenti. Non credo occorra rinvangare le illazioni che accompagnarono gli sforzi dei delegati e che hanno trovato conferma, prima in memorie di famiglia e poi nei documenti dell'Archivio storico (Borc S. Roc n. 15, pag. 63) in merito ai metodi usati per convincere i funzionari imperiali "...vigendo la consuetudine...etc". Mai vino e banchetti furono meglio spesi!

Nei protocolli, oltre ai finanziamenti del governo centrale (per la normale attività bastavano le finanze locali, ma per le spese straordinarie serviva il consenso centrale) si citano alcuni problemi sollevati dalle "podesterie locali": in primis quello del Comune di S. Andrea che, per evitare il dazio goriziano, chiedeva una stazione all'incirca dove oggi c'è la rotatoria verso il cimitero, il secondo del comune di Gorizia che "esigeva" una modifica del percorso all'altezza di Aidussina, sia per consentire un eventuale proseguimento verso Longatico/Logatec sia per evitare di sconfinare, sia pur per poco, nella Carniola. Altri problemi furono sollevati sia per la toponomastica es. Rence e non solo Ranziano o per altri avvicinamenti. Gorizia risolse il problema di S. Andrea con un'esenzione dal dazio ed ottenne il cambio d'ingresso ad Aidussina, e si arrivò così alla definizione del tracciato ed al suo completamento a cura della neo costituita Società per la Ferrovia della Valle del Vipacco. L'inaugurazione avvenne il 2 ottobre 1902, ma la linea, pur soddisfacendo le popolazioni locali, non ebbe il successo sperato, anche per gli elevati costi della protezione dalla bora presso il capolinea, ma per il bilancio fu poi un toccasana la decisione dello Stato di far percorrere alla nuova Transalpina il tracciato fino a Prevacina con pagamento del relativo pedaggio.

Dall'inaugurazione della nuova ferrovia e dei riflessi su Gorizia, anche dal lato urbanistico, già ampiamente citato su questa rivista, tutto il sistema ebbe ampie ripercussioni, ma non si fermò l'attività locale e così nel 1910 la Ferrovia friulana inaugurava il tratto da Cervignano a Belvedere con ipotesi di prosecuzione su Grado, località per la quale venne anche progettata la stazione e l'anno successivo la tratta dalla Stazione di Monfalcone a Portorosega.

Nell'euforia del progresso venne rispolverato il vecchio studio per una linea da Gorizia a Cervignano, presentato in una veste rinnovata nel 1912; la partenza non avveniva più dall'odierna Gorizia centrale ma, per evitare la costosa Meridionale, dalla nuova stazione della Transalpina, passava l'Isonzo all'altezza di Piuma e quindi proseguiva verso "le basse". Pittoreschi gli interventi dei comuni interessati, ai quali vennero anche dati i progetti delle stazioni, con punte di entusiasmo dove si sollecitava l'arrivo del treno, fonte di progresso e di rottura di un secolare isolamento.

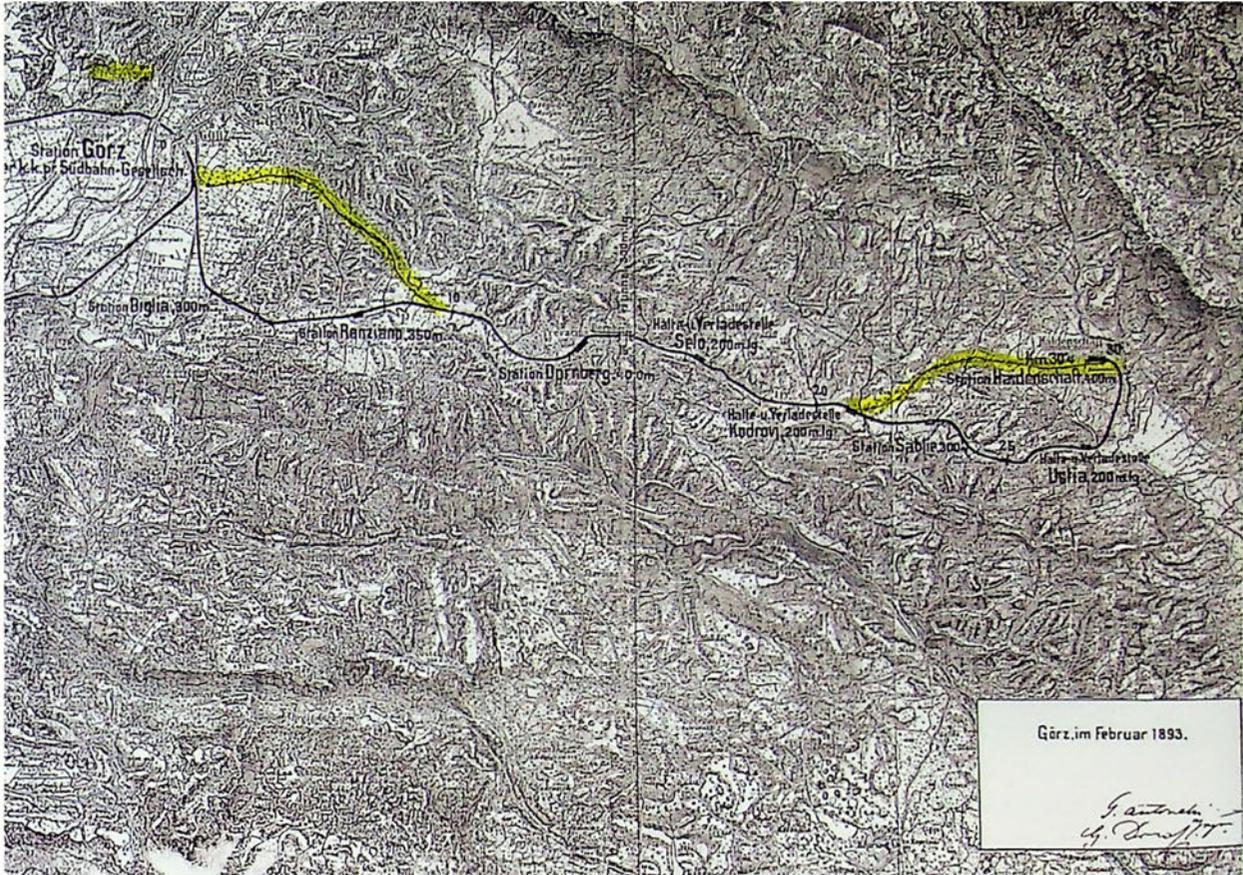
Purtroppo non vi fu un seguito e nelle more della discussione arrivò, nel 1914, la guerra con le sue distruzioni e lutti.

Di questo periodo, dal punto di vista ferroviario, oltre alle distruzioni e ricostruzioni c'è la prima citazione ufficiale del prezioso, per Gorizia, ed ancora oggi validissimo raccordo Ronchi Nord-Ronchi Sud che appare nella relazione inviata a Vienna a Mons. Faidutti in merito al funzionamento delle ferrovie dopo Caporetto.

Il dopoguerra

Variegate le vicende per la definizione del nuovo confine orientale che si protrarranno fino al Trattato di Rapallo del 1920, e variegate furono le vicende ferroviarie, semplici per le linee dello Stato, che transitarono, ope legis, dall'Impero al Regno d'Italia. Più complesso, anche per la presenza di potenti azionisti internazionali, l'iter per il riscatto della Meridionale (2).

Altri problemi sorsero per le linee private: la Ferrovia del Vipacco fu affidata alle Ferrovie dello stato, apparentemente senza conseguenze



1° Progetto della Gorizia Adussina, in giallo (non originale) la versione definitiva.
Arch. St. Prov. Aut. Prot 25657/12 del 19/9/2012.

visti i magri risultati di bilancio alle cui prospettive di sviluppo pose fine la decisione di un prolungamento ad Est, partendo da S. Daniele anche al fine di valorizzare questa tratta della Transalpina, regredita a funzione meramente locale. La stessa sorte avvenne, inizialmente, per la Parenzana, ma la Ferrovia Friulana creò, da subito, problemi e se ne avvide Antonelli (Dreossi era morto profugo a Firenze) che sollevò il caso della proprietà a Trieste, ma pur nella disponibilità delle Ferrovie statali che gestivano la tratta e che, nel dubbio, facevano transitare i treni a lungo percorso, via Gorizia Udine e non via Cervignano, apparvero subito le difficoltà:

- Era la società e non il singolo azionista che doveva far valere i suoi diritti nei confronti del gestore Ferrovie dello Stato.
- La società era priva di organi legittimati ad agire, per decadenza di alcune cariche (cap.provinciale)
- La sede era a Vienna e quindi completamente al di fuori da ogni competenza statale italiana sia di fatto che di diritto.

L'anomalia interessava numerose società e così anche per interessamento delle Missioni italiane a Vienna, affidata al trentino Barone Malfatti, le diverse Società riuscirono, nel 1923 a convocarsi a Vienna e successivamente venne raggiunto un accordo Italo-Austriaco per il trasferimento delle Società commerciali in Italia, ratificato con RDL del 31/10/1923, accordo che trovò piena attuazione nel 1929. Per le società ferroviarie isontine le Assemblee deliberarono di chiedere il riscatto anticipato da parte dello Stato, mentre la Provincia di Trento continuò a rivendicare, con tenacia, fino ad ottenere la gestione della Trento Malè, oggi diventata un gioiello. Per la Ferrovia istriana ci si barcamenò fino a quando, al momento della liquidazione dei beni societari i due principali azionisti, le provincie

dell'Istria e di Trieste, sollevarono il diritto di proprietà. Dopo discussioni, alle quali venne interessato anche il Capo del Governo, venne raggiunto, nel 1942, un accordo con il pagamento, alla Società di ben due milioni di lire che, non è chiaro, visti i tempi, se furono pagati.

Per la Società della Ferrovia friulana non vi furono grandi segni di vitalità fino alla prima assemblea del 1940, dove vennero convocati i titolari di azioni nominative, ma non di quelle al portatore, prudentemente un gruppo assicurativo che ne era detentore le aveva messe a "partite diverse" con valore di "Lire una". Nel frattempo era stata chiusa la tratta da Cervignano a Belvedere e la tratta da Monfalcone a S. Giorgio era stata dotata, a cura delle Ferrovie dello Stato, di un secondo binario, inclusivo del ponte sull'Isonzo e negli anni '30 elettrificata fino a Cervignano con notevole investimento finanziario. La seconda assemblea venne convocata appena nel novembre 1958, ma ancor una volta, di fronte alla posizione di chiusura delle Ferrovie dello Stato non si ritenne di promuovere vertenze giudiziarie e si arrivò così alla fine della concessione con chiusura di ogni problema, pur in presenza di sentenze che su appezzamenti minori riconoscevano il diritto della Società. Agli enti locali vennero consegnate le tratte non più utili all'esercizio, una delle quali, la Cervignano Belvedere è stata di recente smantellata e trasformata in ottima pista ciclabile.

Forse, negli anni, si sono perse delle occasioni, ma sono problemi che interessano ormai solo sul piano storico e ne ho voluto dare una piccola traccia, ricordando, con gratitudine i due principali protagonisti delle opere.

Ringrazio le curatrici del prezioso Archivio Storico provinciale per la disponibilità, e lo studioso Giorgio Milocco per le notizie.

(¹) Giulio Dreossi, nato a Cervignano il 26 luglio 1846 e morto, di spagnola a Firenze, dove era profugo, nel 1918, laureato a Vienna e Giacomo Antonelli nato a Terzo di Aquileia nel 1834 da famiglia di Fiumicello, laureato a Padova e morto nel 1927 ebbero a costituire uno studio di progettazione di rilievo internazionale con sede a Cervignano e Trieste. Attivi anche nel campo politico e fortemente irredentisti ebbero i loro problemi dopo lo scoppio della I° guerra. La loro personalità è stata meritoriamente illustrata da Giorgio Milocco e illustrata in un recente convegno svoltosi a Gorizia, auspice il presidente di ATR, Pino Leusig ed il discendente di uno dei due progettisti, Avv. Guido G. Pettarin, assessore al Comune di Gorizia.

(²) Dopo la nazionalizzazione delle ferrovie nel 1905, l'Italia avrebbe dovuto pagare, alla Meridionale, i ratei per il riscatto della concessione SFAL; allo scoppio della guerra, trattandosi di Società con sede a Vienna i pagamenti vennero sospesi e poi incorporati in sede di danni di guerra. La Meridionale annaspò e accettò la costituzione della Società Danubio-Sava-Adriatico -DOSAG che con il contributo di Italia, Austria, Jugoslavia ed Ungheria avrebbe gestito le linee tra il retroterra danubiano ed i Porti di Trieste e Fiume. Il resto delle rete passò ai diversi stati che si impegnarono a versare alla Società annualmente i seguenti importi in Franchi oro: Italia 6.000.000, Austria 7.850.000, Jugoslavia 5.800.000 e Ungheria 3.450.000. Il tutto fino al 31 dicembre 1968, alla cui data i beni sarebbero passati ai singoli stati. Problemi politici e poi bellici impedirono lo sviluppo del progetto, ma almeno per Italia ed Austria, la proprietà dei beni rimase alla Società e sono note le diatribe per i lavori della rinnovata stazione di Trieste. Nel dicembre del 1968, presente come coadiutore lo scrivente, in un luminoso Ufficio di Trieste, città che tanto aveva avuto da quella ferrovia, si chiudeva con l'affidamento del pingue fondo pensioni la storia della Meridionale.

Vasta e variegata la bibliografia, tra cui, in primis, oltre ai Documenti del Fondo Giunta provinciale, memorie familiari, le collezioni di Borc S.Roc con le relative citazioni di autori diversi ed inoltre:

AAVV "Dalle Alpi all'Adriatico in Ferrovia". Ed. della Laguna. Mariano del Friuli

Roselli Giulio "Cara Parenzana" Ed. Bruno Fachin, Trieste

Roselli Giulio "Trieste e la Meridionale" SAT Editrice, Trieste

Rodolfo Bettiol "Memorie di Vita Friulana 1877-1915" a cura di Camillo Medeot, Gorizia

G.B. Panzera, "Francesco Camaur 1858-1900" Ed. Vino della Pace, Cormons

Italo Briano "Storia delle Ferrovie in Italia" Ed. Cavallotti, Mi, 3 volumi

AAVV "Il centenario della Ferrovia Monfalcone-Cervignano" Ed. della Laguna. Mariano del Friuli.

Sluga Paolo "Scorci di ferrovie isontine" Ed. ETR, Salò.