



FERVORE FERROVIARIO NEGLI ANNI VENTI TRA CARNIA E CADORE: LA VILLA SANTINA- DOBBIACO E LA COMEGLIANS-SAPPADA

ROMANO VECCHIET

Premessa

Gli anni che videro il massimo sviluppo della rete ferro-tranviaria in Friuli Venezia Giulia furono senza dubbio gli anni Venti del Novecento. In quel decennio, infatti, oltre a ripristinare e a sviluppare, dopo il rovinoso conflitto mondiale, tutto il patrimonio di strade ferrate e di rotabili che fino ad allora si era andato costruendo e implementando sul territorio regionale, si assistette al recupero al servizio civile di alcune linee che erano state costruite per esigenze meramente belliche, ma che si riteneva potessero avere anche un interesse sociale per le popolazioni attraversate. Si trattava di tre linee a scartamento ridotto, ormai da tempo scomparse, nate come ferrovie economiche *Decauville*, che si dirigevano direttamente al fronte: le due linee carniche Villa Santina-Comeglians e Tolmezzo-Paluzza, che si innestavano sulla Carnia-Tolmezzo-Villa Santina a scartamento ordinario, inaugurata nel 1910¹, e – sul fronte orientale – la Cividale-Caporetto, che traeva origine dalla Udine-Cividale, inaugurata nel 1886 (Zerboni 2003)². Accanto a queste tre linee, parti

di una rete *Decauville* ben più vasta e articolata ma smantellata dopo il conflitto, va ricordata la linea a scartamento ordinario Palmanova-Cervignano, aperta al traffico il 1° gennaio 1917, e poi rimasta a buon diritto patrimonio della rete ferroviaria regionale³.

Quel decennio, tanto prodigo di progetti, quanto avaro di realizzazioni concrete, ci consegnerà, ormai all'inizio del successivo, una sola ferrovia interamente nuova, la Pinzano-Sacile, inaugurata nel 1930⁴, mentre vedrà svaporare tutti gli altri progetti che, in particolare da parte della Deputazione provinciale di Udine, si erano sostenuti e si era pronti a finanziare (si veda la Udine-Maiano, tanto per fare un esempio, o la ferrovia del Predil, questa in particolare sostenuta da Trieste e di caratteristiche progettuali, a doppio binario ed elettrificata, dichiaratamente internazionali).

Un decennio che aveva visto la formulazione di altri progetti, sia come ferrovie locali ma a scartamento ordinario (ad esempio la Precenicco-Codroipo-San Daniele-Gemona), sia come prolungamenti di linee tranviarie esistenti (la San Daniele-Pinzano, completamento della Udine-

San Daniele, ad esempio, i cui lavori si iniziarono nel 1919, più per alleviare la devastante disoccupazione di quegli anni che per squisite ragioni trasportistiche, e si arrestarono poco dopo)⁵.

In questo panorama molto ricco di aspettative, che ancora non era attraversato dalla crisi economica del 1929 e che praticamente non conosceva la concorrenza di altri vettori di trasporto pubblico, né tanto meno di quello privato, si elaborarono due progetti, molto diversi l'uno dall'altro perché di ben diversa ambizione e prospettiva, che per la prima volta avrebbero messo in contatto, con due diverse linee ferroviarie, la Carnia con il Cadore. Due progetti non alternativi l'uno all'altro, ma perfettamente complementari.

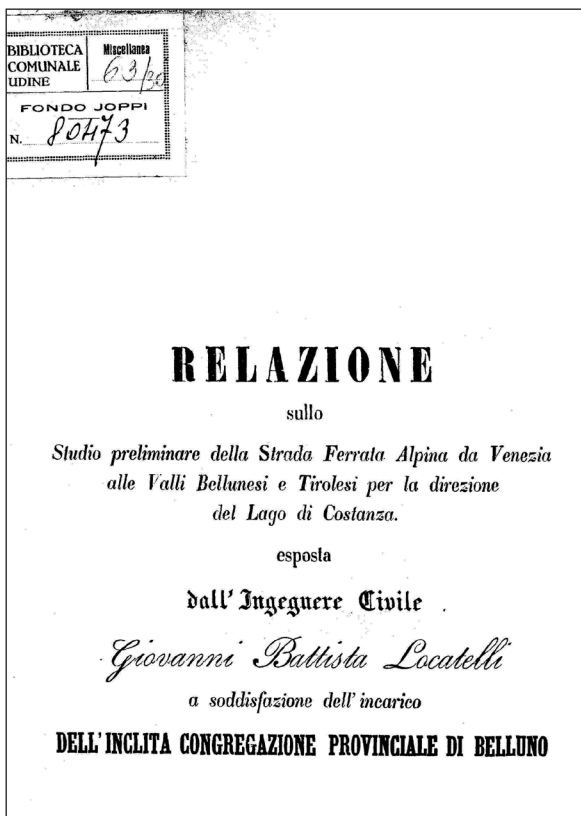
Il primo venne concepito per realizzare un rapido collegamento tra il porto di Trieste e la Baviera, che però mettesse anche in comunicazione la Carnia con il Cadore, attraverso il potenziamento del tronco Carnia-Tolmezzo-Villa Santina prolungato verso Ampezzo e poi verso tutta l'alta valle del Tagliamento fino a collegarsi, attraverso arditi tunnel ferroviari, sotto il passo della Mauria e le Tre Cime di Lavaredo, a Dobbiaco in Val Pusteria, per approdare da qui, lungo la Valle Aurina, in Tirolo e quindi in Baviera.

Il secondo progetto, invece, aveva finalità ben più locali in quanto, sfruttando l'esistenza della linea Villa Santina-Comeglians, avrebbe servito tutta l'alta Val Degano fino ad approdare a Sappada: una linea a scartamento ridotto di 75 cm, a trazione a vapore, proprio per evitare costi di adeguamento della tratta originaria a standard più elevati, ma anche perché concepita come ferrovia turi-

stica, antesignana di quel turismo "dolce" a bassa velocità, oggi particolarmente ricercato. Una linea che, se elettrificata, avrebbe potuto collegarsi con la Ferrovia delle Dolomiti, la Calalzo-Cortina d'Ampezzo-Dobbiaco⁶, una volta adeguato lo scartamento da 75 a 95 centimetri e completato il collegamento tra Sappada e Calalzo, offrendo al turista un percorso tra Carnia, Cadore e l'Alto Adige di straordinario interesse turistico.

Il progetto Villa Santina-Dobbiaco

L'idea di un collegamento ferroviario diretto tra il porto di Trieste e la Baviera, una volta assicurato nel 1857 quello con la capitale dell'Impero, affondava le sue origini ben prima che si parlasse, concretamente e per volontà di tutta la comunità carnica e cadorina più direttamente investita, del collegamento tra Villa Santina e Dobbiaco, dibattito sviluppatosi, come si è visto, solo a partire dagli anni Venti del XIX secolo. Sia Venezia che Trieste, infatti, ricercavano fin dal 1856 un collegamento il più diretto possibile con il Lago di Costanza, considerato il fulcro dei traffici con il mondo germanico, ma né la ferrovia del Brennero, né la Pontebbana, né tanto meno la Meridionale Trieste-Vienna potevano pienamente soddisfare i due porti adriatici in questo vitale collegamento⁷. La via che prima risalendo la valle del Piave, poi quella del Boite, avrebbe raggiunto Cortina d'Ampezzo innestandosi a Dobbiaco lungo la progettata ferrovia della Val Pusteria⁸, veniva data già allora per favorita, presupponendo un minor nu-

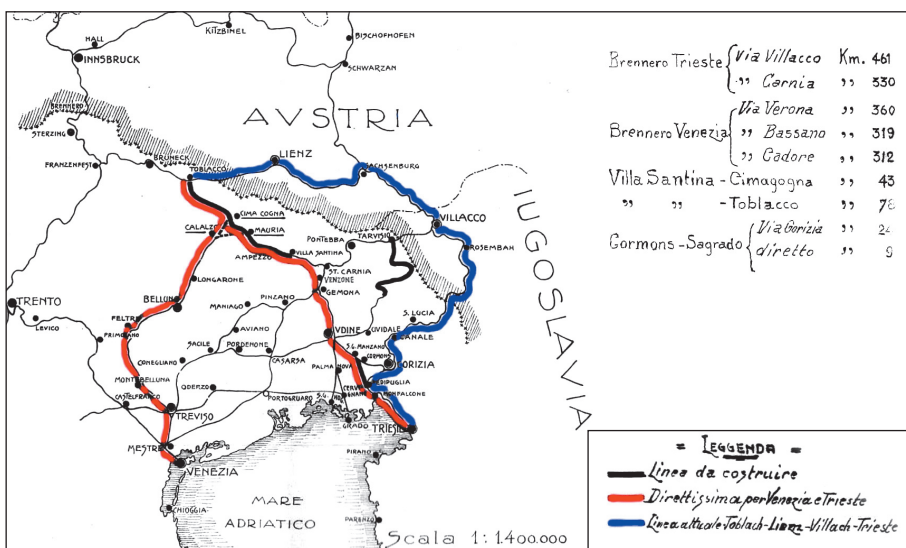


Uno dei primi documenti a stampa che prefigura un collegamento ferroviario tra Trieste e il lago di Costanza attraverso la Carnia e il Cadore è lo studio dell'ing. Giovanni Battista Locatelli, stampato a Udine nel luglio 1865.

mero di gallerie (per un totale di 9 km) per superare le acclività del tracciato (mai superiori al 23,8 per mille) e quindi ritenuta la più economica (per una spesa complessiva di 18.405.000 fiorini). Ma fin da questo studio del 1865 appariva chiaro che solo il combaciare degli interessi di Venezia con quelli di Trieste avrebbe potuto realmente favorire la realizzazione di questo collegamento attraver-

so il Cadore. Ne era convinta soprattutto Trieste che, dopo aver appoggiato Udine per la progettazione della ferrovia Pontebbana per Villach, capì che l'unico collegamento realmente efficace con il lago di Costanza non poteva che sfruttare l'iniziale tracciato della Pontebbana fino a Carnia, per risalire lungo l'alta valle del Tagliamento e, superato in galleria il Passo della Mauria, innestarsi sulla strada ferrata che, risalendo la valle del Piave, Venezia avrebbe potuto realizzare per raggiungere gli identici scopi⁹.

Com'è ben noto gli anni che seguirono videro spezzarsi la continuità statale tra Trieste e il Friuli, e il collegamento tra il porto giuliano e il Lago di Costanza attraverso la Carnia e il Cadore non ebbe più motivo di concretizzarsi. Nell'ultimo scorcio del secolo si vide il completamento della ferrovia del Brennero (1867), la costruzione della ferrovia Pontebbana (1879) e di quella della Valsugana (1896). E fu proprio la tardiva realizzazione di quest'ultima, che all'origine intendeva privilegiare essenzialmente il porto di Venezia nei suoi collegamenti d'oltralpe, a tacitare indirettamente e per diversi anni ogni altra ambizione progettuale di collegamento internazionale lungo l'alta valle del Piave. Belluno venne raggiunta dal treno nel 1886¹⁰, ma la tratta ebbe sempre una valenza locale, proprio per il mancato collegamento con la Val Pusteria¹¹, mentre Calalzo fu raggiunta dalla ferrovia solo nel 1914, alla vigilia del primo conflitto mondiale, in un robusto slancio costruttivo da interpretare chiaramente in chiave strategico-militare, che coinvolse in Friuli, tanto per fare un esempio vicino non solo geograficamente, la



Nello studio *Ferrovia Villasantina-Ampezzo-Toblach* pubblicato a Udine nel 1921 dal Comitato Friulano Cadorino nel 1921, viene riportata questa cartina (in scala 1:1.400.000) che evidenzia le diverse linee ferroviarie ipotizzate tra il Brennero e Trieste e il Brennero e Venezia, con evidenziate le tratte ancora da costruire. Ricordata anche la Transalpina e poi la linea Villach-Lienz-Val Pusteria per evidenziarne la maggiore lunghezza.

Casarsa-Gemona, completata finalmente anche nel suo tratto più settentrionale, tra Pinzano e Gemona, nel 1914. Trieste, nel frattempo, seppe sviluppare un solo nuovo e importante collegamento per il suo porto, sottraendolo al monopolio della Meridionale, quando venne costruita la Transalpina Trieste-Piedicolle-Jesenice, inaugurata nel 1906, e certamente anche questa realizzazione, tutta in territorio austriaco, poté per molti versi sopire possibili proposte costruttive nell'area considerata. L'altro collegamento che occorre ricordare, tra le realizzazioni concepite in quest'area tra Carnia e Cadore, è la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina, servizio gestito dalla Società Veneta e inauguratosi – come già si è accennato – nel 1910, fortemente voluta dalle comunità locali che attraversava, ma fin dall'origine avulso da qualsiasi ambizione interregionale o tanto meno internazionale nei suoi possibili collegamenti con la valle

del Piave e la Val Pusteria, come testimoniano le memorie rievocative dei suoi padri fondatori¹². Se si esclude il piano per le ferrovie complementari che la Provincia di Udine aveva abbozzato nel 1914¹³, è solo con il 1919, a seguito della ridefinizione dei confini e dell'annessione di Trieste e dell'Alto Adige all'Italia, che il tema di un collegamento ferroviario tra il porto triestino e la Baviera fa nuovamente capolino. Con un coinvolgimento più ampio dei Comuni interessati all'opera tanto sul versante carnico quanto su quello cadorino, che avrebbero potuto sviluppare i propri traffici locali, un altrettanto forte interesse della Provincia e del Comune di Udine, che avrebbero visto quanto meno raddoppiare i propri commerci con l'area tedesca dopo l'ormai lontana apertura della Pontebbana, ma una decisa minore attenzione di Trieste, più propensa a favorire la costruzione della nuova ferrovia del Predil su Tarvisio, e soprattutto



FERROVIE SOCIETÀ' VENETA - Linea Carnica - Stazione di Tolmezzo

Fot. A. BRISIGHELLI - Udine

La stazione di Tolmezzo in una nota immagine di Attilio Brisighelli (ca. 1925).

Mentre sul secondo e sul terzo binario si effettua un incrocio con i due treni della Ferrovia Carnica, sul primo binario è pronto il treno a scartamento ridotto per Paluzza (*propr. Biblioteca Civica "Vincenzo Joppi", Sezione Friulana, Udine*).

di Belluno, attenta a non nuocere gli interessi di Venezia, che vedeva nella Villa Santina-Dobbiaco un'infrastruttura ad esclusivo vantaggio della provincia friulana e di Trieste.

Accanto però a queste posizioni, che qui abbiamo rapidamente sintetizzato, un elemento forte che confermava la necessità di una rapida costruzione della linea, almeno nella sua prima tratta da

Villa Santina a Calalzo, è l'interesse affermato dallo Stato Maggiore dell'Esercito per le evidenti valenze strategiche della linea, atta a rifornire le linee difensive posizionate poco più a Nord lungo il confine, e la cui mancanza durante il conflitto appena conclusosi si avvertì non poco. Interesse che provocò l'elaborazione di un progetto specifico, già nell'estate del 1919, da parte dell'ing. Giuseppe

Galli per le Ferrovie dello Stato, e che funzionò per molti anni come elemento propulsivo per il dibattito sul tema. Le necessità strategiche, in altre parole, si pensava potessero avallare il progetto stesso, anche se Belluno e Venezia non fossero state del tutto d'accordo sulla sua realizzazione¹⁴.

Estremamente sintomatico delle posizioni in campo è un convegno, svoltosi a Belluno il 22 ottobre 1920 ma promosso, non a caso, dalla Deputazione provinciale di Udine, che seguiva un analogo incontro del marzo del medesimo anno svoltosi a Udine. A rappresentare Udine e Belluno vi erano, oltre le rispettive Deputazioni provinciali e i due Comuni capoluogo, anche le Camere di Commercio dei due centri. Completavano la compagine un rappresentante del Comune di Auronzo e due rappresentanti del Comitato per le Tranvie elettriche Bellunesi-Feltrine. Proprio un rappresentante di questo Comitato, l'ing. Augusto Baroni, lamentò l'assenza di Venezia dall'incontro, "che nella presente questione è la massima interessata". E proseguiva: "Attuando il progetto della Villasantina-Dobbiaco, Venezia sarebbe immensamente danneggiata. Essa rimarrebbe tagliata fuori, a tutto vantaggio di Trieste, la quale dal suo canto non sente il bisogno di nuovi allacciamenti colla Germania meridionale, giacché colla nuova linea del Predil viene sensibilmente abbreviato il percorso Trieste-Monaco"¹⁵.

Giuseppe Marchi, intervenuto per la Deputazione provinciale di Udine, replicava sostenendo che la linea Trieste-Monaco e Venezia-Monaco sono state studiate e propugnate "per i bisogni della Nazione" e non a caso gli studi di progetto

dell'ing. Galli, che ora attendono la fase esecutiva, sono stati compiuti per conto delle Ferrovie dello Stato. Sottolineando che non era compito dei presenti mettere in discussione una scelta che ormai era stata già decisa negli ambienti opportuni, così proseguiva:

"Noi quindi non possiamo ora intervenire nella questione – precisava Marchi – se sia o meno opportuna la costruzione di quella linea. Non è questo il luogo ove si possa discutere gli interessi di Venezia, di Trieste e del Veneto. Noi qui non dobbiamo far altro che sollecitare l'inizio dei lavori, anche in vista della disoccupazione operaia che si annuncia assai forte per l'inverno e la primavera prossima. In via secondaria [...] la linea che fa capo a Dobbiaco ha l'obiettivo di giovare Trieste non solo, ma anche Venezia e la Valle del Piave, migliorando le comunicazioni da Calalzo a Treviso, giacché è evidente che quest'ultima linea acquisterebbe una grandissima importanza e dovrebbe essere rifatta daccapo"¹⁶.

Ma i dubbi non si dissolsero, e le posizioni rimasero quelle, decisamente contrapposte fra i due schieramenti, ormai ben note. I rappresentanti della Deputazione di Belluno affermarono a un certo punto che anche le decisioni dello Stato Maggiore potevano nel tempo mutare, rimettendo in discussione uno dei pochi punti fermi del gruppo udinese. E se qualcuno, come Augusto Baroni, continuava a insistere chiaramente che l'opera avrebbe danneggiato gravemente i traffici di Venezia, gli altri preferirono procrastinare ogni decisione da parte dei nuovi organi elettivi, a causa della scadenza ormai prossima dei consigli provinciali.

La riunione terminò senza ordini del giorno (che sarebbero stati per forza di cose troppo limitativi e divergenti sulla realizzabilità del progetto), ma con un generico impegno, da parte dei rappresentanti qui incontratisi, di ritrovarsi a discutere a Venezia, per capire fino in fondo quale poteva essere il suo interesse.

Non si ha notizia di quest'ultimo incontro fra le carte del fondo della Deputazione provinciale di Udine, ma certamente – lo si può facilmente intuire – l'incontro, sempre che si realizzò, non ebbe gli effetti sperati.

Invece, a dimostrazione che l'interesse era più dalla parte delle comunità locali che da quella delle pur importanti Deputazioni provinciali del Veneto, ecco spuntare un nuovo “Comitato per la ferrovia Villa Santina S. Candido”, costituito nell'aprile del 1920 a Sappada, e favorevole a un tracciato che, concepito nello studio udinese dell'ing. Tristano Valentini e dell'arch. Elia Fior, percorrendo la Val Degano e la Val Pesarina, raggiungesse Sappada e si collegasse alla ferrovia della Val Pusteria attraverso il Comelico e Sesto. Questo Comitato, però, non era sostenuto dalla Deputazione provinciale di Udine, né – si ha motivo di supporlo – da quella di Belluno. La prima vedeva nell'ipotesi del Comelico un elemento indubbiamente ritardante (per non dire contrastante) rispetto a quella che si riteneva la scelta ormai condivisa dallo Stato Maggiore dell'esercito e dalla direzione delle Ferrovie dello Stato, oltre che dai Comuni del Cadore direttamente toccati dal proposto nuovo tracciato ferroviario per Ampezzo, la Mauria, Calalzo e la Valle del Boite¹⁷. La se-



La stazione di Tolmezzo il 19 agosto 1984 (foto R. Vecchiet).



Gli unici rotabili superstiti della ferrovia carnica Carnia-Tolmezzo-Villa Santina il 17 agosto 1969 alla stazione di Villa Santina risultavano un carro merci chiuso e un carro bagagliaio-postale, entrambi a due assi (foto R. Vecchiet).

conda vedeva nel collegamento per Sappada e il Comelico una scelta ancora più vantaggiosa per il polo portuale triestino rispetto a quella per

Ampezzo, anch'essa timidamente sostenuta, con un allacciamento alla ferrovia della Valle del Piave e quindi a Venezia più lungo di 13 km.

Vale la pena, però, soffermarsi brevemente sulla proposta di Valentinis e Fior, per le motivazioni sulla convenienza economica di questa soluzione che si univa anche alla maggiore popolazione servita e perché alcune delle ragioni a favore di questo tracciato le ritroveremo ricordate a favore della costruzione, qualche anno più tardi, della ferrovia a scartamento ridotto Comeglians-Sappada. Pur considerando che la proposta era semplicemente tale, e non aveva assolutamente le caratteristiche di un vero progetto tecnico sommario, sono interessanti le considerazioni che i due tecnici udinesi svolgono per suffragare la loro scelta e che, nell'illustrazione del tracciato seguito, nell'esposizione delle minori difficoltà di scavo delle gallerie proposte (quella tra Pesaris e Sappada di 3 km e quella del Passo di Monte Croce di Comelico di 6 km) più che per la lunghezza complessiva del percorso (solo 2 km in meno la scelta via Sappada)¹⁸, rendono di gran lunga più conveniente la proposta "alta" per Sappada, con una spesa presunta di 285 milioni di lire, contro i 458 milioni della linea per l'alta Valle del Tagliamento¹⁹. Il confronto non si sottrae infine alle considerazioni sul numero degli abitanti dei territori attraversati, che nel caso del tracciato per Sappada è superiore di 20.000 unità (45.600 contro 25.600) a quello per Ampezzo, mentre per quel che riguarda l'economia delle due aree considerate, ben più ricco viene ritenuto il patrimonio boschivo in Val Degano, Val Pesarina e nel Comelico rispetto all'alta Val Tagliamento.

Considerazioni che si aggiungono a quelle di carattere turistico, che privilegiano ancora una volta i territori attraversati da questa linea che costituirebbero nel loro complesso, per Valentinis e Fior, "una delle regioni alpine più pittoresche d'Italia", e dove la costruzione della ferrovia internazionale, che metterebbe questi centri a diretto contatto con Venezia e Trieste, non farebbe che provocare "una grande affluenza di forestieri nella verde e fresca oasi – dove il clima d'inverno è asciutto e quindi saluberrimo".

Ma la proposta del tracciato lungo la Val Degano e il Comelico sarebbe destinata a rimanere il sogno di un semplice Comitato promotore, debolissimo nei suoi appoggi istituzionali. Tutti gli altri, o per meglio dire la Deputazione provinciale e il Comune di Udine, con i Municipi dell'alta Val Tagliamento e del Cadore, sostenevano con forza e convinzione la direttrice già approvata, un tracciato che però faticherà non poco a imporsi a livello ministeriale, e sarà solo un anno dopo parzialmente finanziato con decreto legge nell'aprile 1921, ma che troverà il suo epilogo di lì a poco, per le strette finanziarie imposte dal nuovo governo fascista, che aveva decretato il blocco di molte nuove costruzioni ferroviarie, nate in quegli anni spesso solo per occupare forza lavoro altrimenti disoccupata²⁰.

Lo sforzo nel 1921 da parte di tutti i soggetti interessati alla realizzazione della ferrovia, è stato quello di ottenere le sufficienti risorse finanziarie per costruire almeno la prima tratta del tronco per Dobbiaco, tra Villa Santina e Ampezzo, che – anche se non si sarebbe mai potuta collegare alla Val Pusteria per carenza di finanziamenti – po-

teva costituire un semplice ma non disprezzabile potenziamento della ferrovia “Carnica” Carnia-Tolmezzo-Villa Santina, aumentando sensibilmente il suo bacino d'utenza. Inoltre, soprattutto da parte dei Comuni di Ampezzo e Villa Santina, la costruzione avrebbe potuto alleviare i problemi legati alla disoccupazione operaia.

Un ruolo di primo piano nella realizzazione della linea fu certamente quello della Deputazione Provinciale di Udine. In una nota inviata dal suo Presidente, l'avv. Agostino Candolini, al Ministero dei Lavori Pubblici, a quello per le Terre liberate, al Capo di Stato Maggiore dell'Esercito e alla Direzione delle Ferrovie dello Stato l'11 marzo 1921, ebbe così a esprimersi:

“Come è noto, il progetto per la ferrovia Villasantina-Toblach è quasi pronto anche nella parte esecutiva per il tratto Villasantina-Ampezzo.

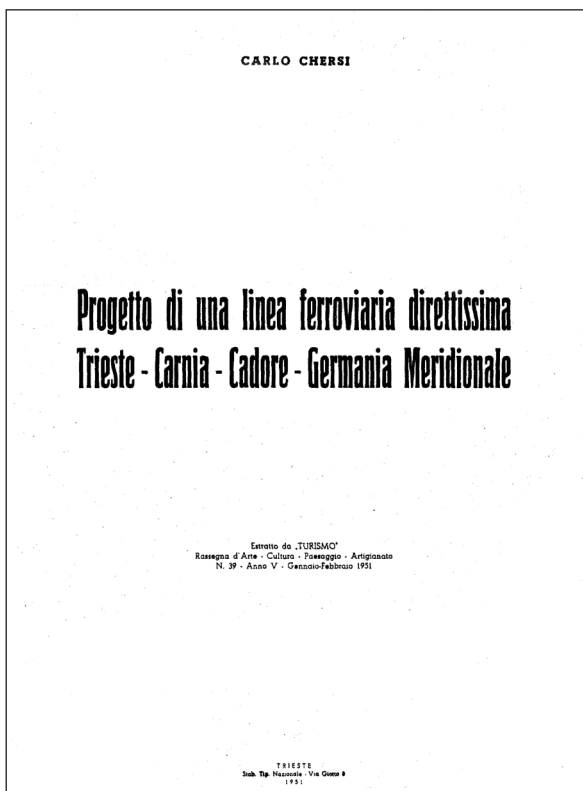
È pure noto come dagli Enti interessati siano state fatte vive premure per ottenere che vengano sollecitamente iniziati i lavori di costruzione di detta ferrovia.

Questa Deputazione Provinciale, nella considerazione che trattasi di risolvere un problema di grande interesse pubblico e nell'intento specialmente di far fronte alle impellenti necessità del collocamento dei disoccupati, si unisce agli altri Enti nell'invocare la sollecita esecuzione almeno del suddetto tronco Villasantina-Ampezzo, nella fiducia che, tenuto conto delle ragioni esposte, sarà quanto prima disposto per l'inizio dei lavori di che trattasi”²¹.

Ma altrettanto chiara è stata la posizione della Deputazione udinese nel definirsi apertamente contraria all'ipotesi progettuale della Val Degano

e Sappada, che avrebbe oltretutto ritardato l'esecuzione della tratta per Ampezzo²². Comunque, tra la fine del 1920 e i primi mesi del 1921, si moltiplicarono ai vari livelli le richieste di finanziamento e di inizio dei lavori, o le mozioni firmate dai rappresentanti amministrativi degli enti interessati²³, almeno per la tratta fra Villa Santina e Ampezzo, mentre si divulgarono parallelamente a mezzo stampa memorie e caratteristiche tecniche dell'intera linea. Uno dei documenti più interessanti che vengono pubblicati in questo periodo è senz'altro un opuscolo stilato dal “Comitato Friulano Cadorino” e datato 31 gennaio 1921, edito anch'esso, non a caso, a Udine²⁴.

La sua importanza strategica viene ribadita fin da subito nel collegamento Villa Santina-Calalzo, ricordando l'interesse dello Stato Maggiore per la sua costruzione (“il disastro di Caporetto avrebbe avuto certamente conseguenze meno gravi, e forse avrebbe permesso di salvare la Carnia e contenere il nemico sul Tagliamento”), ma vengono anche precisate le sue potenzialità economiche, che potrebbero realizzarsi però solo con un tracciato completato fino a Dobbiaco, che collegherebbe sia Venezia che Trieste alla Baviera e al Tirolo attraverso la linea in assoluto più breve. Si tratta di una ferrovia internazionale, il cui sedime e gallerie saranno predisposte per il doppio binario, con curve di raggio non inferiore ai 400 metri e con pendenze non superiori al 25 per mille, tutta a trazione elettrica, contando sulla recente autorizzazione del Governo alla costruzione della centrale idroelettrica del Lumiei. Una rapida descrizione della linea annotava che l'imbocco della galleria



La ricerca di Carlo Chersi, pubblicata come estratto a Trieste dallo Stabilimento Tip. Nazionale nel 1951.

della Mauria (di 7 km) era posizionato a 940 metri d'altezza, per evitare “quasi completamente” la contropendenza fino a Cimagogna. La più impegnativa opera d'arte era però la galleria delle Tre Cime di Lavaredo (qui di 12 km di lunghezza, anziché di 10 come da precedente rapporto Valentinis e Fior, a 1200 metri di quota), che presentava “difficoltà (...) di poco conto – precisava il Comitato – se si considerano altre gallerie molto più lunghe finora costruite con mezzi tecnici inferiori a quelli che oggi la scienza ci può fornire”.

Nel ricordare nuovamente l'interesse strategico della linea (la cui assenza avrebbe continuato a lasciare “la Carnia e il Cadore indifese nelle precise condizioni dell’ante guerra”), viene ribadita anche una valenza dichiaratamente “politica” legata indissolubilmente alla sua realizzazione:

“Nei riguardi politici la nostra linea è assolutamente indispensabile, perché le nuove provincie finalmente riunite all'Italia saranno allacciate con una linea direttissima alla Germania meridionale, alla Baviera ed al Tirolo, regioni colle quali le nuove provincie italiane avevano prima della guerra relazioni commerciali intense, che una buona politica non può arrestare né diminuire, ma piuttosto favorire, diminuendo le percorrenze e facendo gravitare il traffico sulle ferrovie italiane anziché su quelle austriache, in maniera che le nuove provincie italiane dopo tanti secoli d'oppressione morale ed economica possano apprezzare oltre alla conseguita libertà, anche una meritata utilità economica”²⁵.

Insomma, una linea che assommava in sé primari interessi strategici, ma anche economici e di convenienza politica, che andava repentinamente costruita, grazie a un progetto esecutivo “quasi pronto” tra Villa Santina e Ampezzo e uno “pure preparato” tra Calalzo e Lozzo. E che poteva utilizzare forza lavoro disoccupata di quelle valli montane e lenire almeno in parte la piaga della disoccupazione e dell'emigrazione. Mentre sulla non lontana opposizione di Venezia a questo progetto, cui veniva accomunata anche Belluno, ci si difendeva affermando che è una linea che, con il solo accorgimento di un allacciamento

Cimagogna-Calalzo, avrebbe potuto favorire anche Venezia e il suo porto, offrendo l'unico collegamento diretto del Cadore con la Baviera. E si aggiungeva: “Nel caso molto improbabile che tale linea possa favorire troppo Trieste a danno di Venezia [lo Stato, possessore della linea, *ndr*] potrà sempre compensare Venezia con tariffe di favore per le merci destinate a Venezia”²⁶.

In effetti, il progetto di questa nuova ferrovia, considerata la crisi finanziaria del momento, i costi enormi per la sua costruzione, lo scarso traffico che avrebbe generato nella sua unica tratta di meno incerta realizzazione, la Villa Santina-Calalzo, era di sicuro vantaggio per la sola Trieste, che peraltro – come già si ricordava – guardava con maggiore attenzione al progetto della nuova ferrovia del Predil. Per di più, con i nuovi confini seguiti alla conclusione del primo conflitto mondiale, la Baviera attraverso il Brennero e la linea della Valsugana via Bassano – linea a binario unico, a trazione a vapore, e con caratteristiche di linea di montagna – era però raggiungibile da Venezia in soli 319 km, solo 7 in più rispetto all'ipotizzato progetto della Villa Santina-Dobbiaco, e dal Brennero a Venezia tutta ormai in territorio italiano²⁷. È pertanto chiaro che la nuova linea non poteva più essere correttamente concepita come un'infrastruttura indispensabile per il futuro di Venezia, ma solo per accorciare le distanze di Udine e Trieste con il Tirolo e la Baviera. E, certamente, anche per togliere dall'isolamento alcuni importanti centri del Cadore, attratti però, con la realizzazione della nuova linea ferroviaria, dal Friuli e Trieste, più che dal proprio retroterra



Sulla ferrovia Pontebbana verso la fine degli anni Cinquanta, coincidenza nella stazione di Carnia fra un treno di automotrici elettriche Ale 790/880 e un treno della Società Veneta proveniente da Villa Santina al traino della locomotiva a vapore 300 (foto Bietti, tratto da Franco Castiglioni, *Ferrovie dello Stato 100 anni*, ETR, Salò 2005; per gentile concessione).

veneto. Ma alla fine, nonostante queste obiettivi difficili, le pressioni nei confronti dei Ministeri competenti, tra cui anche quelli delle Terre Liberate e della Guerra²⁸, troveranno una importante risposta. Pur in una situazione che non vide ancora un progetto esecutivo ultimato²⁹, il 3 aprile 1921 venne emanato il Decreto legge n. 337 che stanziò 5 milioni di lire per la costruzione del primo tronco, la Villa Santina-Ampezzo. Una cifra importante, ma che è ben inferiore all'ipotizzato costo complessivo dell'intera opera, pari a 18/20 milioni di lire per questo primo tronco, e a 458 milioni per l'intera linea fino a Dobbiaco, e che avrebbe consentito, stando ai computi del tempo, di costruire non più di 2,5 km di ferrovia di montagna sugli 11 del tronco fino ad Ampezzo, o avviarne soltanto i lavori preliminari. C'è da ritenere che lo stanziamento finanziario fosse stato decre-

tato più per fronteggiare la grave crisi occupazionale che per un vero e convinto interesse alla realizzazione della ferrovia. Prova ne è la lentezza che accompagnò la presentazione dei progetti, le notizie contraddittorie sull'inizio dei lavori³⁰, la mancata visione d'insieme di una linea che, ideata come internazionale, ormai si risolveva in un semplice raccordo tra due tratte montane, per di più secondarie e già a scarso traffico.

Se la Prefettura di Udine mantenne, nell'aprile 1921, ancora aperta la possibilità di un progetto di grande respiro nell'ipotesi di un collegamento realmente internazionale, obbligato a una progettualità adeguata, non certo quella economica e precaria che poteva bastare per le impellenti esigenze belliche³¹, il quadro che ne sarebbe seguito, fino a tutti gli anni Venti, fu quasi sempre improntato a una visione piuttosto localistica e ristretta del problema, che mancò della necessaria prospettiva internazionale e, probabilmente, anche di un forte sostegno triestino.

Come spesso veniva attestato per questo genere di lavori nei primi anni Venti del Novecento, la preoccupazione principale fu di fronteggiare la disoccupazione, assegnando il maggior numero possibile di unità nei vari cantieri predisposti lungo la linea:

“La immediata costruzione del tronco Villasantina= Ampezzo di 11 km, il cui progetto è pronto anche nella parte esecutiva, risolve il problema della disoccupazione in tutta la Carnia, perché il tronco può essere suddiviso in parecchi lotti da aggiudicarsi a termini abbreviati al migliore offerente in maniera che la costruzione della linea possa occupare simultaneamente parecchie migliaia di operai”³².

Intanto i mesi estivi trascorrevano in un continuo gioco di rinvii, perché se il progetto esecutivo della Villa Santina-Ampezzo era alla fine realizzato dopo una serie di rettifiche rispetto all'originario progetto Galli e tante retoriche attestazioni di alacrità, questo doveva poi essere sottoposto all'approvazione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici prima dell'inizio dei lavori. Il progetto esecutivo venne consegnato al Consiglio Superiore solo il 13 luglio 1921, ma secondo altre fonti fu solo a fine agosto che il progetto stesso giunse in Consiglio, e se ne conobbe esattamente la spesa: 18.500.000 di lire³³. Ma ancora nel novembre 1921 i lavori non erano iniziati, dato che in una nota della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato inviata alla Deputazione Provinciale di Udine, facendo il punto della situazione, si fu costretti a confermare il mancato avvio dei lavori su tutti i fronti: oltre alla Villa Santina-Ampezzo – di cui si stava procedendo alla gara d'appalto per asta pubblica dei lavori relativi – anche la Calalzo-Lozzo fu al vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ma le modificazioni proposte sul suo tracciato avevano ancora ulteriormente ritardato l'avvio dei lavori. Per il tronco intermedio, tra Lozzo e Ampezzo, che prevedeva l'impegnativa galleria del Passo della Mauria, mancavano ancora i progetti definitivi e quindi apparve prematuro parlare di un prossimo inizio dei lavori³⁴. Anche nella considerazione che, mancando i progetti di massima sul prosieguo dei lavori della linea per Dobbiaco, non poteva essere nemmeno definito il tracciato tra Calalzo e Lozzo, che su quella linea avrebbe dovuto innestarsi. Ma anche sull'unico tronco appaltato, tra Villa

Santina e Ampezzo, incombevano difficoltà e controversie che ritardavano l'effettivo avvio dei lavori. Fin dall'aprile 1922 il consigliere provinciale Giuseppe Frucco mise in luce in un'interrogazione presentata al Consiglio i ritardi nell'inizio dei lavori, dovuti a modifiche del tracciato dappprincipio previsto. Ma pochi mesi dopo, nell'ottobre dello stesso anno, attraverso una seconda interrogazione, venne evidenziata dallo stesso Frucco una controversia tra le Ferrovie dello Stato e il Consorzio che aveva assunto l'esecuzione dell'opera, controversia che di fatto aveva nuovamente bloccato i lavori³⁵.

Seguirono due anni di totale assenza di dibattito, in particolare tra il 1923 e il 1924, stando almeno ai documenti conservati nell'archivio della Deputazione Provinciale di Udine. Il governo fascista aveva effettivamente posto un freno alle nuove costruzioni ferroviarie non ritenute d'importanza nazionale, e tanti progetti rimasero chiusi nel cassetto, forse in attesa di tempi migliori, per un risanamento economico che non poteva più attendere. A parte un convegno a Lorenzago, il 27 settembre 1925, organizzato assieme al Comune di Ampezzo, che segnò la ripresa della discussione sulla linea Villa Santina-Dobbiaco³⁶, i Comuni tra Carnia e Cadore sapevano di dover aspettare, ma ritennero di informare nel frattempo l'opinione pubblica con azioni particolari di propaganda³⁷. Era il 1926. Alla fine di quell'anno si rese noto che il progetto per la Villa Santina-Calalzo veniva sospeso, e con esso definitivamente anche i lavori iniziati quattro anni prima.

La notizia provocò da un lato una timida richiesta di ripresa dei progetti al Ministero delle

Comunicazioni da parte dell'Amministrazione Provinciale del Friuli nel dicembre di quello stesso anno³⁸. Ma una reazione più forte e articolata, che avrebbe coinvolto per l'ultima occasione tutti gli enti interessati al progetto, fu attuata dal Comune di Udine, che dalla Villa Santina-Dobbiaco riteneva di poter ricavare i vantaggi maggiori. E, rivolgendosi al Commissario Straordinario per la Provincia del Friuli, lo invitava – siamo nel maggio 1927 – a riprendere in mano la questione ferroviaria affinché volesse “assumere la direttiva dell'opera che il Comitato dovrà svolgere d'ora innanzi, aumentandone eventualmente il numero dei membri, e dando coordinamento e direttive ai suoi sforzi”³⁹.

Le ultime battute di questo sogno ferroviario riguardarono la ricostituzione del Comitato, sorto fin dal 1919 e ora rafforzato con la presenza del sen. Elio Morpurgo, dell'on. Luigi Russo e dell'on. Luigi Spezzotti, con l'impegno di recarsi a Roma dal Ministro delle Finanze Volpi, favorevole a un rifinanziamento dell'opera, e di capire – con il coinvolgimento del consigliere provinciale Giuseppe Micoli, ora vicepresidente del Comitato – quanto Trieste e Venezia fossero interessate a sostenere ancora il progetto. Un progetto che ormai ci si limitava realisticamente a considerare come semplice collegamento tra la Carnia-Villa Santina e la linea di Calalzo, mettendo in sordina la linea internazionale, almeno in questa fase più delicata politicamente, benché la tratta Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi, ormai in fase avanzata di realizzazione e predisposta per il doppio binario, quasi in sinergia con l'ipotizzata Villa Santina-Dobbiaco, potesse ormai favorire egregiamente

Venezia rispetto al vecchio tracciato per Belluno e Feltre nel collegamento diretto con la Baviera⁴⁰.

Ed ecco, infine, l'ultimo, stringato ordine del giorno che suggella un lungo capitolo di imprese ferroviarie, stilato a Tolmezzo l'11 luglio 1927 dall'Associazione Pro Carnia:

“L'Associazione "PRO CARNIA" oggi riunitasi in Tolmezzo in Assemblea straordinaria, plaudendo all'opera del Comitato promotore della Ferrovia Villa Santina, Calalzo, Dobbiaco, avente riflessi di grande importanza internazionale e d'importanza vitale per la Regione Carnica, per il Friuli e per i porti di Trieste e Venezia, fa fervidi voti perché il Governo Nazionale voglia concedere la ripresa dei lavori con ansia attesi da braccia volenterose ma sforzatamente inerti, lavori rispondenti alla legittima aspirazione del Veneto e della Venezia Giulia”⁴¹.

Non è nulla di più che un sostegno all'attività del Comitato ma, sembra di capire, ancora una volta puntato più sul pur gravissimo problema della disoccupazione, che sui benefici effettivi che la nuova linea ferroviaria poteva produrre all'economia e alla società delle valli carniche e cadorine. E così questo grande progetto internazionale, fino alla conclusione del secondo conflitto mondiale, non ebbe più motivo di realizzarsi e servì solo ad incrementare il già lungo elenco delle grandi incompiute ferroviarie della Regione Friuli Venezia Giulia.

Negli anni Cinquanta e Sessanta se ne riprese a parlare ma, di fatto, senza alcun esito che non fosse un progetto di massima, o un articolo tecnico⁴². Le occasioni più concrete dei primi anni Venti del Novecento erano tramontate per sempre.

Il progetto della ferrovia Comeglians-Sappada

Come si ebbe già a dire per la ferrovia Carnia-Tolmezzo-Villa Santina, anche per la Villa Santina-Comeglians di 14 km il progetto iniziale del Genio ferrovieri, voluto dal generale Clemente Lequio di Asabaa, comandante delle truppe della Zona Carnia, e realizzato nel 1917 dalla Società Veneta, non prevedeva prolungamenti verso altre destinazioni, pur non escludendoli a priori. E questo anche nelle successive disposizioni regolamentari⁴³, quando nel 1919 si decise di riprenderne il servizio civile, originariamente limitandolo al trasporto merci, non veniva fatto cenno a prolungamenti di tracciato verso il Cadore, se si eccettuava la possibilità di accrescere il numero dei Comuni consorziati, possibilità che lasciava prevedere un ipotetico completamento della linea verso un capolinea posizionato o più a settentrione (oltre Rigolato e Forni Avoltri, già presenti nello Statuto, vi era solo Sappada), o più a occidente e a oriente, qualora la *Decauville*, dopo aver raggiunto Ravascletto da un lato o Prato Carnico dall'altro, entrambi già rappresentati nello Statuto, si fosse inoltrata verso ulteriori, ipotetici traguardi.

La valenza “civile” della ferrovia⁴⁴ della Val Degano, mai ultimata dall'esercito italiano, né funzionante sotto gli austriaci durante l'occupazione a seguito della rotta di Caporetto⁴⁵, ebbe così presto a esprimersi, sia come linea di sviluppo dei traffici commerciali della vallata, in particolare il legname e il materiale di cava, sia per il trasporto delle persone. Ma anche quando si parlava di “completamento” della linea, nei più vari documenti

dell'epoca, questo non andava mai considerato come un completamento di questa in direzione di Sappada, ma come un adeguamento delle condizioni della linea, una sorta di “messa in sicurezza” della stessa per rendere più efficiente il traffico che vi si sarebbe svolto. Scriveva a tal proposito il Circolo d'Ispezione ferrovie tramvie automobili di Trieste in una relazione dell'8 ottobre 1925:

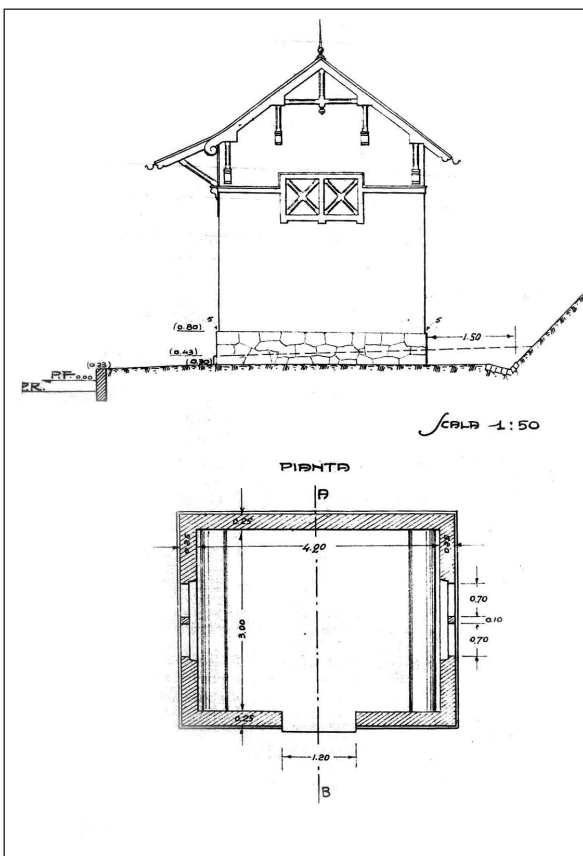
“Occorre qui fare rilevare, che in generale le opere costruite durante il periodo bellico, per i bisogni urgenti dell'esercito operante, nel loro andamento planimetrico ed altimetrico, non sempre furono improntate a caratteri di tecnica e rispondenti alle esigenze economiche locali, giacché dovendosi completare nel più breve tempo possibile, si cercava di evitare grandi ed estesi movimenti di terra, e di limitare le opere d'arte il più possibile e non sempre fu potuto porvi la dovuta cura e precisione.

Inoltre durante l'invasione nemica non pochi lavori vennero guastati e distrutti e solo dopo la vittoria alla meglio rifatti e spesso con carattere di provvisorietà”⁴⁶.

L'opera forse più rilevante e innovativa che il Consorzio intercomunale Val Degano intendeva attuare per il miglioramento del traffico era il collegamento con la tranvia della Valle del But Tolmezzo-Paluzza, mediante la posa – previo accordo con la Società Veneta – della terza rotaia lungo la tratta a scartamento ordinario Villa Santina-Tolmezzo. Il collegamento tra le due linee a scartamento ridotto, elaborato fin dal 1923 dall'ing. Rinoldi di Tolmezzo, ma com'è noto mai realizzato, avrebbe favorito il traffico tra la Val Degano e il capoluogo carnico, senza trasbordi a

Villa Santina, e l'invio di materiale rotabile tra le due linee, che era analogo sia per le locomotive che per i carri e le carrozze⁴⁷, a seconda delle necessità. E si sarebbero infine centralizzate le manutenzioni dei rotabili con la creazione di una “vera officina meccanica”, unica per le due linee⁴⁸.

Ma se il Consorzio non scordava alcuno dei progetti, anche molto modesti, che esso stesso aveva promosso per migliorare la funzionalità della linea, non fece mai cenno alcuno, nelle sue relazioni ufficiali, a un progetto finanziato da quasi tutti i suoi Comuni aderenti (Villa Santina, Ovaro, Comeglians, Prato Carnico, Rigolato, Forni Avoltri), oltre a Sappada, ben più ambizioso e interessante, soprattutto da un punto di vista turistico, che poteva dare nuovo impulso a una linea che aveva sempre vantato buoni risultati di traffico, sia merci che passeggeri. Il progetto, nato anche dal concomitante fallimento dell'ipotesi ferroviaria Villa Santina-San Candido via Sappada e Comelico, intendeva recuperare un'idea che si era già manifestata sulla stampa nel settembre 1921, ovvero il collegamento della da poco collaudata Villa Santina-Comeglians, con Sappada e Santo Stefano di Cadore⁴⁹. Il progetto, che era costato ai Comuni sopra ricordati 250.000 lire⁵⁰ ed era firmato dagli ingegneri Fausto De Zolt e Paolo Masieri⁵¹, non era altro che una prosecuzione dell'attuale linea Villa Santina-Comeglians fino a Sappada, mantenendo le stesse caratteristiche del primo tronco della linea (scartamento, raggio minimo delle curve, materiale rotabile, salvo le pendenze massime, portate al 35 per mille), per economizzare al massimo l'intervento e renderlo



Ferrovia Villa Santina-Comeglians. Progetto per la costruzione di un fabbricato per la fermata di Muina. Pianta (ASU, *Motorizzazione Civile*, busta 69).

omogeneo con quanto già esistente. La linea, di km 31,6, inoltrandosi dapprima in Val Pesarina, avrebbe avuto una singolarissima regressione a Sostasio (unica stazione della vallata), per poi rientrare lungo la Val Degano recuperando in tal modo altitudine, per toccare poi Valpicetto, Rigolato, Forni Avoltri e, dopo una galleria di 727 metri, la più lunga della linea, sboccare nella conca di Sappada a 1.258 metri di quota.

Il 6 marzo 1926 il Sindaco di Rigolato G. Lepre, nel comunicare alla Commissione Reale per l'Amministrazione del Friuli l'importante occasione di incontro che da lì a pochi giorni si sarebbe attuata per la consegna ufficiale del progetto, così efficacemente ebbe a motivare quel progetto:

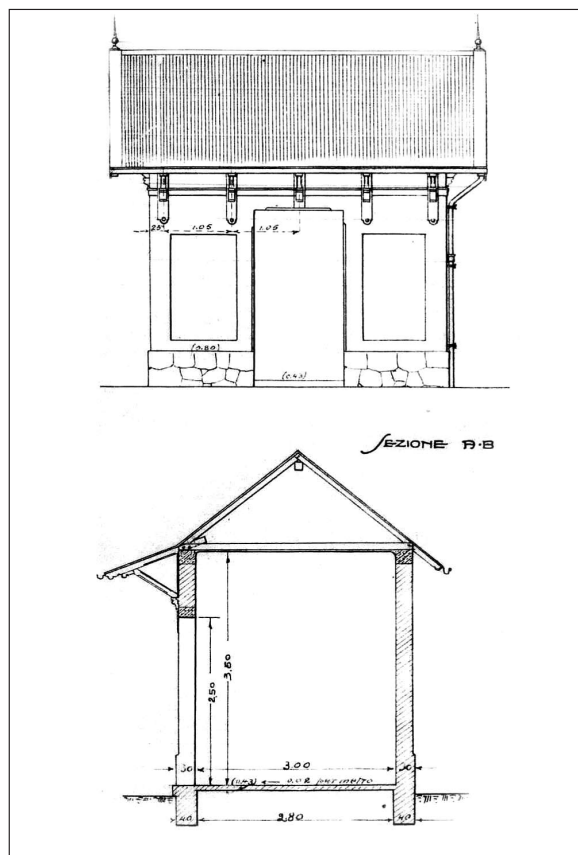
“Le Amministrazioni dei Comuni del Canale di Gorto e di Sappada, hanno voluto dare carattere solenne alla cerimonia della consegna, perfettamente conscie della vitale importanza che il problema delle comunicazioni, riveste per la nostra pittoresca vallata. Il prolungamento della Tranvia Val Degano che collegherà i Comuni del Canale di Gorto con quello di Sappada della Provincia di Belluno, alle fonti del sacro Piave, e diretto a valorizzare le ricchezze naturali ed a favorire l'attivazione delle locali industrie fra cui primeggia quella turistica che dev'essere seriamente incoraggiata, sia per i benefici economici ritraibili, sia per il miglioramento che nella zona, potrà essere raggiunto nelle abitudini e nel tenore di vita della popolazione, rimasta quasi totalmente fuori del vivo contatto con l'odierno progresso.

Quando il prolungamento sarà un fatto compiuto e l'ardente desiderio dei nostri valligiani sarà formalmente esaudito dal Governo Nazionale, si potranno sfruttare le meravigliose bellezze naturali della nostra vallata e del Comelico Superiore, bellezze che possono validamente gareggiare con i migliori luoghi di villeggiatura e di turismo italiani, si darà nella nostra zona il meritato impulso alle esigenze che specialmente nel dopo guerra si sono imposte, si renderà più bella, più ospitale, più conosciuta la nostra Carnia pittoresca ed il meraviglioso Cadore”⁵².

La prospettiva era radicalmente mutata rispet-

to a soli pochi anni prima e, diversamente dalle altre proposte che all'epoca si intendeva realizzare, la Comeglians-Sappada si configurava fin da subito come ferrovia turistica, modesta nelle sue caratteristiche tecniche, ma vicina ai paesi da servire, economicamente attuabile proprio perché sfruttava le risorse umane e il materiale rotabile già presente nella linea a valle. E se non si poteva non dimenticare l'irrinunciabile idea di progresso che la ferrovia avrebbe veicolato, togliendo dall'isolamento le popolazioni del Canale di Gorto e di Sappada, prevalente era però la prospettiva turistica e l'idea di valorizzare il patrimonio paesaggistico e naturale della "Carnia pittoresca" e del "meraviglioso Cadore".

Il corposo progetto degli ingegneri De Zolt e Masieri, che si avvaleva anche di uno studio geologico di Michele Gortani, se non può non segnalare che tra i vantaggi della realizzazione della linea vi è la difesa nazionale e lo sviluppo commerciale e industriale della Regione, accentua anch'esso la valenza turistica della ferrovia esaltandone fin da subito la sua possibile connettività con la ferrovia delle Dolomiti Calalzo-Cortina-Dobbiaco, attraverso un suo prolungamento fino a Calalzo e la trasformazione dello scartamento da 75 a 95 cm, che permetterebbe di realizzare un vero e proprio itinerario tra Carnia Comelico e Dolomiti. Ed è proprio in questa prospettiva che i progettisti auspicarono che in una fase successiva la trazione termica (a vapore) venisse sostituita da quella elettrica, uniformandola a quella, in fase di progettazione, della ferrovia delle Dolomiti, che venne ultimata – come abbiamo già ricordato – nel 1929.



Ferrovia Villa Santina-Comeglians. Progetto per la costruzione di un fabbricato per la fermata di Muina. Sezioni A e B (ASU, *Motorizzazione Civile*, busta 69).

Lo studio, molto dettagliato, consentiva di seguire il percorso della linea per tutta la sua lunghezza di 31,5 km, tra le varie stazioni, le diverse descrizioni geologiche dei terreni attraversati, le principali opere d'arte da eseguirsi, le diverse acclività e altitudini, i mezzi di trazione e le attrezzature disposte nelle stazioni necessarie al loro ricovero. Le diverse ipotesi di tracciato venivano valutate singolarmente, per poi scegliere, sulla base di vari elementi di



Veduta della stazione di Comeglians in una foto di Umberto Antonelli con alcuni carri carichi di tronchi (prop. Comune di Enemonzo).

confronto, il tracciato più conveniente. È quasi la descrizione di un'opera effettivamente ultimata e realmente esistita, su cui già potevano correre le tre coppie di treni previsti dall'orario di progetto. Il forte dislivello da superare, dai 541 metri di Comeglians ai 1258 di Cima Sappada, ne faceva una linea prettamente alpina, e l'avrebbe caratterizzata poi per un espediente unico nel suo genere e molto raro almeno sulle linee europee, il cosiddetto regresso (a Sostasio, in Val Pesarina, come prima ricordato), che comportava la necessità che un convoglio, arrivato in una determinata stazione lungo il suo percorso, riprendesse la corsa retrocedendo in senso opposto, per guadagnare quanto più possibile in altezza, evitando con ciò

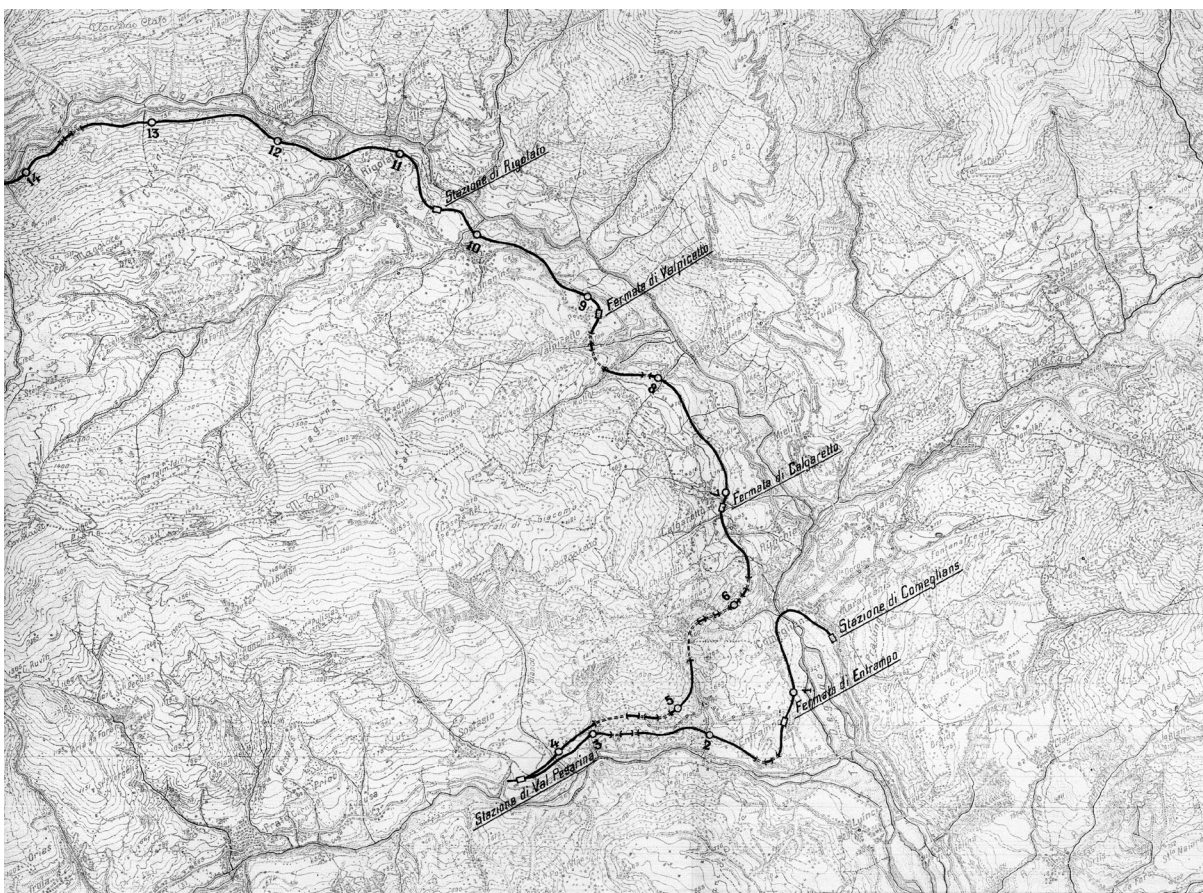
la realizzazione di tornanti che di fatto sarebbero stati più lunghi e costosi perché sviluppati, almeno parzialmente, in galleria. Ma vediamone il percorso attraverso le fermate e le stazioni previste. Dopo la partenza da Comeglians dalla preesistente stazione e l'attraversamento del Degano con un ponte in cemento armato a tre luci, si incontrava la fermata di Entrampo e ci si inoltrava, superate quattro brevi gallerie, fin nei pressi di Sostasio dove era stata collocata su un pianoro alluvionale la stazione di Val Pesarina (al km 3,621 e a 618,83 di quota, con tre binari di cui due di corsa e uno secondario lungo il piano caricatore, oltre alla piattaforma girevole). Iniziava da lì in senso inverso il percorso per rientrare in

Val Degano con forti pendenze del 32 per mille e discreti tratti in galleria, per evitare le formazioni gessifere. Dopo la fermata di Calgaretto (al km 6,746) la linea saliva ancora fino alla fermata di Valpicetto (al km 8,85) per raggiungere, dopo un passaggio a livello sulla strada di “Monte Croce”, la stazione di Rigolato alla progressiva chilometrica 10,45, “posta in posizione centrale rispetto al gruppo degli abitati di Rigolato, Ludaria e Magnanins, bene ubicata e di facile accesso”⁵³ e con le stesse caratteristiche, in fatto di estensione e disposizione dei binari, di quella della Val Pesarina. Dopo un ponte a cinque luci sul Rio Rigolato e un nuovo attraversamento a livello della strada di “Monte Croce” la linea percorreva, con pendenza massima del 25 per mille, la riva destra del torrente Degano, per attraversarlo al km 15,036 e a 804,85 metri di quota con un manufatto che era ritenuto il più importante della linea: 94 metri di lunghezza tra le luci estreme, 34 metri di altezza sul fondo del torrente, costituito da una luce principale, parabolica, di m 42, “a due archi collegati trasversalmente, portanti la sovrastruttura in cemento armato, e di 4 luci laterali, in sinistra di m 9,00, pure in cemento armato, a travate rettilinee, l'ultima delle quali sovrappassa la carrozzabile di Monte Croce, con un'altezza libera di 9 metri”. Dalla stazione di Forni Avoltri, “prevista in ottima posizione, soprastante al paese, e di facile accesso alla rotabile”, con due binari di corsa e due secondari, dei quali uno lungo il piano caricatore e il secondo per le operazioni di manovra delle locomotive verso la rimessa, la linea attraversava, dopo una galleria in curva, il torrente Degano e la

strada per Pierabech con un ponte a tre luci di 15 metri ed un sottopasso di metri 6. Dal passaggio a livello dei Piani di Luzza, a quota 1036, allo sbocco della galleria di Cima Sappada a quota 1254, per superare il forte dislivello e il breve sviluppo della valle, il tracciato aveva richiesto soluzioni particolari, rendendosi indispensabile la costruzione di “rilevanti tronchi di galleria e di importanti manufatti ed opere speciali” che avevano



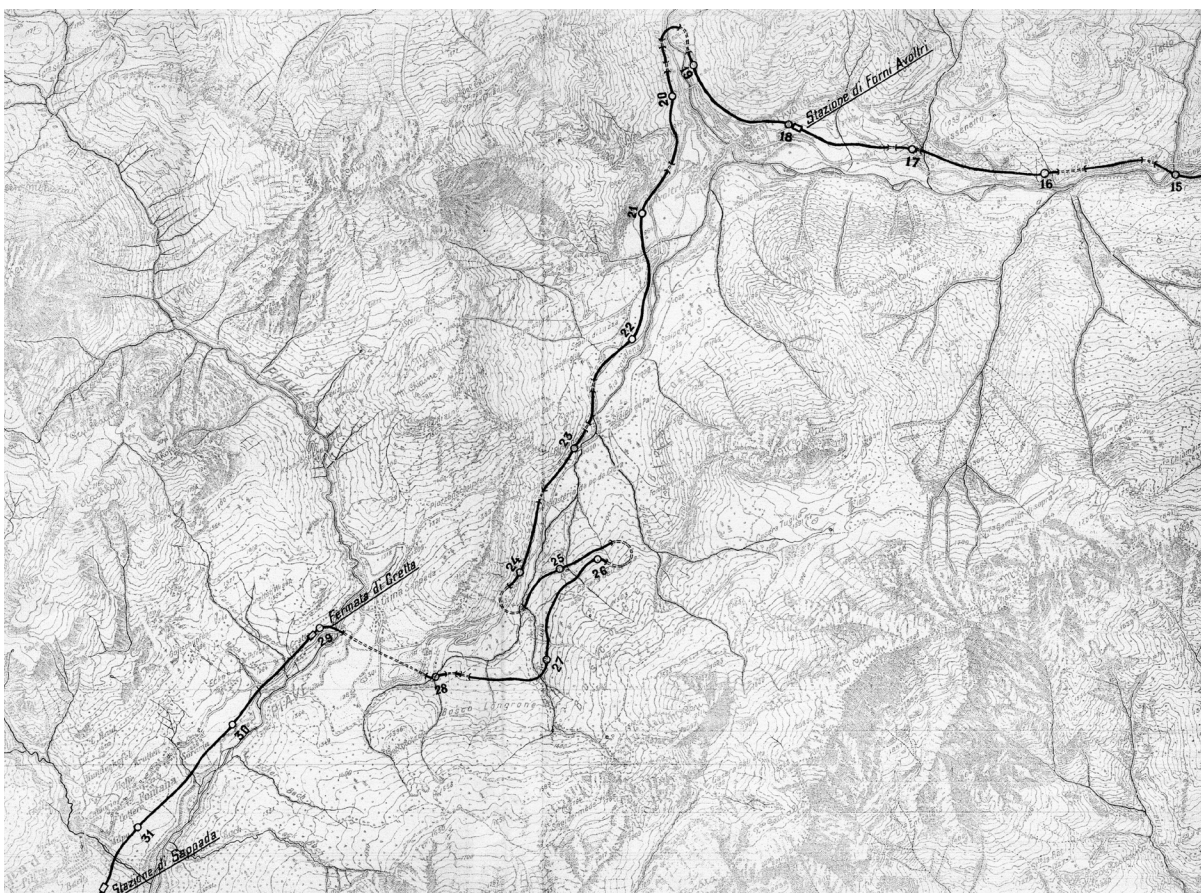
Frontespizio della relazione tecnica degli ingegneri Fausto De Zolt e Paolo Masieri sul progetto di costruzione della ferrovia a scartamento ridotto Comeglians-Sappada, stampato a Belluno nel 1926 (*ASU, Deputazione Provinciale di Udine, busta 706, fascicolo 2.2*).



Corografia (nell'originale è in scala 1:25.000) del tronco della ferrovia a scartamento ridotto Comeglians-Sappada, progettato dagli ingegneri Fausto De Zolt e Paolo Masieri. Qui è visibile la tratta Comeglians-Rigolato. Significativo il "regresso" nella stazione della Val Pesarina, presso Sostasio (ASU, *Deputazione Provinciale di Udine*, busta 706, fascicolo 2.2).

alla fine prodotto due tornanti in galleria da 365 e 480 metri rispettivamente, permettendo di raggiungere il traforo più importante dell'intera linea, quello che sottostava al passo di Cima Sappada, dello sviluppo – come già si ricordava – di 727 metri e posizionato al suo imbocco carnico a quota 1236, e a quota 1254 in quello cadorino. Da qui,

dopo l'attraversamento del Piave e la fermata di Cima Sappada, la linea scendeva ormai continuamente, fino a raggiungere la stazione capolinea di Sappada alla progressiva di 31,536 km e a 1226 metri di quota. Questa stazione disponeva di due binari di corsa e quattro secondari, dei quali due lungo il piano caricatore, uno per la manovra del-



Corografia del progetto della ferrovia Comeglians-Sappada, prolungamento della Villa Santina-Comeglians, nella tratta Forni Avoltri-Sappada. Da notare il percorso tortuoso e acclive con due tornanti in galleria prima di impegnare il tunnel del passo di Cima Sappada, di 727 metri di lunghezza. Progetto degli ingegneri Fausto De Zolt e Paolo Masieri (ASU, *Deputazione Provinciale di Udine*, busta 706, fascicolo 2.2).

le locomotive dai binari alla rimessa e l'ultimo per la manovra alla piattaforma girevole. Lo sviluppo totale dei tratti in curva della linea raggiungeva i 13,73 km, quelli in rettilineo i 17,895, dati che evidenziavano la “particolare difficoltà del tracciato, per la natura frastagliata e sinuosa del terreno”, e dimostravano “la cura diligente con cui venne ese-

guito lo studio”⁵⁴. Le livellette con pendenza dal 30 al 35 per mille totalizzavano ben 13,607 km di percorso, i tratti in orizzontale non raggiungevano il chilometro (987 metri). Il costo della linea, comprensivo delle espropriazioni, dell'armamento e degli impianti fissi, e della spesa per l'acquisto del materiale rotabile, in tutto simile a quello già

utilizzato sulla tratta Villa Santina-Comeglians, era di L. 23.248.700.

La “pubblica utilità” della linea veniva con forza confermata nella relazione dello studio De Zolt - Masieri e, come si è già ricordato, particolare enfasi veniva data, oltre agli interessi strategici di difesa nazionale e alla promozione dello sviluppo commerciale e industriale di tutta l’area toccata dalla ferrovia, alla valorizzazione turistica. E se “Carnia e Cadore, regioni limitrofe ed etnograficamente affini, oggi divise tra loro dalla barriera delle prealpi settentrionali Carniche, collo stretto collegamento portato dalla ferrovia, risentirebbero indubbiamente un enorme vantaggio reciproco”⁵⁵, con la realizzazione della nuova infrastruttura il turismo avrebbe avuto dei considerevoli benefici, proprio perché, negli anni Venti del Novecento, il turismo era ancora prettamente ferroviario, e la presenza di un collegamento su rotaia poteva segnare la fortuna di una località:

“Nella vicina Cortina d’Ampezzo, nella Pusteria e nell’Alto Adige, i forestieri convergono a decine di migliaia, sia nella stagione estiva che in quella invernale; a Sappada e nella Carnia, non meno interessanti per la salubrità del clima e per le attrattive delle montagne dolomitiche, dei panorami e dei boschi meravigliosi, i forestieri si contano a poche migliaia, nella sola stagione estiva, ed a qualche centinaio in quella invernale, appunto perché la mancanza di mezzi di trasporto comodi, regolari ed economici, non permettono il sorgere e lo svilupparsi dell’importante industria alberghiera”⁵⁶.

E se la realizzazione della nuova linea ferroviaria

avrebbe significato per i paesi della Val Degano, nello scontato entusiasmo progressista di simili circostanze, “l’inizio di una nuova Era di lavoro e di benessere”, dando modo “di partecipare più attivamente e direttamente alla nuova intensa Vita della Nazione”⁵⁷, veniva di conseguenza, nella parte riguardante il calcolo dei prodotti e delle spese di esercizio, ravvisato un forte incremento del traffico sia merci che passeggeri perché la nuova linea avrebbe assorbito gran parte di quello che si svolgeva con altri mezzi di trasporto, oltre a generarne di nuovo. Si calcolavano, globalmente e nella sola direzione di Villa Santina, 29.759 viaggi annui di sola andata, con un dato di 589.070 viaggiatori/chilometro, valore che andava raddoppiato (1.178.140), se si considerava, per ogni viaggio, anche il ritorno. A tale conteggio si perveniva applicando per ciascuna delle stazioni della linea (Ovaro, Comeglians, Prato Carnico, Rigolato, Forni Avoltri e Sappada) un diverso coefficiente di utilizzo: da quello massimo di 2,2 viaggi annui per abitante di Ovaro, Comeglians e Forni Avoltri, anche a causa della favorevole distanza della stazione dal centro del Comune, a quello medio di 2,1 e di 2,0 rispettivamente di Rigolato e Prato Carnico, fino a quello minimo di 1,5 di Sappada, paese che – si riteneva – avrebbe continuato a comunicare lungo la Valle del Piave, pur nell’assenza di un collegamento ferroviario in quella direzione e nonostante l’affermarsi di un più vivace movimento turistico che avrebbe trovato conferma e nuovo sviluppo anche lungo l’asse della Val Degano.

Il capitolo delle merci non era meno ottimistico,



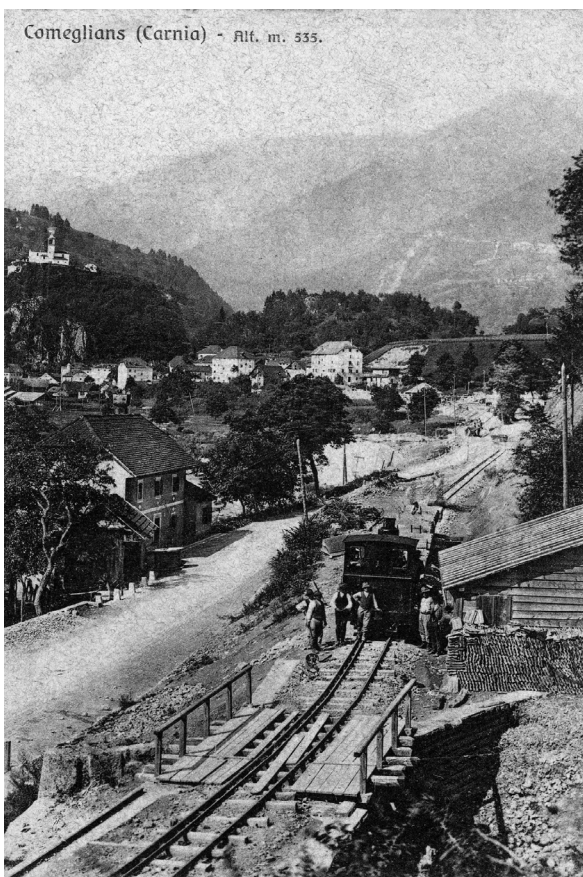
La stazione di Ovaro della ferrovia a scartamento ridotto Villa Santina-Comeglians in una foto di Umberto Antonelli, con un treno misto fermo al secondo binario (*prop. Comune di Enemonzo*).

dato che poggiava su un già buono risultato lungo l'esistente tratta Villa Santina-Comeglians. Ora, però, si poteva prevedere un forte incremento di questo tipo di trasporto, “sia perché gran parte dei legnami di Sappada scenderanno verso Villa Santina, sia perché gli altri mezzi di trasporto attualmente impiegati lungo la Valle Degano e la Valle Pesarina, non potranno più sostenere la concorrenza con la ferrovia”⁵⁸. Oltre alle merci “aventi carattere uniforme per tutti i comuni della zona servita dalla Ferrovia” quali granaglie, farine, vino, birra e altri generi alimentari, nonché i tessuti, i concimi chimici e vari materiali da costruzione (per un totale annuo di 8.485 tonnellate), grande rilevanza aveva il trasporto di legname con 14.300 tonnellate che, insieme al bestiame e ai latticini (3.130 tonnellate), dava un totale di 25.915 tonnellate annue (610.394 tonnellate al km). Nella stima,

che i progettisti consideravano più che prudente, venivano tenuti separati i trasporti di prodotti industriali, quali il carbone estratto dalle miniere di Ovaro, il legno e la pasta di legno delle cartiere Reali di Ovaro e le pietre da gesso delle cave di Comeglians, che totalizzavano ulteriori 14.500 tonnellate annue. L'introito complessivo annuo, considerando il trasporto delle merci in collettame, il servizio postale e le entrate per il servizio viaggiatori (pari a L. 270.972), sarebbe ammontato a L. 757.608 che, con i sussidi di Stato e Provincia, assommava complessivamente a L. 778.000.

L'analisi non poteva non comprendere anche il capitolo delle spese di esercizio (suddivise in spese generali di amministrazione e direzione, per la manutenzione della linea, per il materiale e la trazione e altre spese diverse), voci che nel loro insieme totalizzavano l'importo di L. 766.000, con un'eccedenza attiva di L. 12.000.

Ma se il costo per la costruzione della linea ferroviaria Comeglians-Sappada era di L. 23.248.700, il progetto De Zolt-Masieri si chiedeva anche con quali mezzi si sarebbe fronteggiata l'ingente spesa. La risposta, anch'essa piuttosto ottimistica e presumibilmente non suffragata da concreti e precisi accordi con gli Enti coinvolti, prevedeva un sussidio dello Stato e della Provincia rispettivamente di L. 34.000 e di L. 2.000 al km per 50 anni, un contributo “una tantum” di L. 1.750.000 già deliberato dai Comuni, più un sussidio di L. 30.000 annuo. La somma delle sovvenzioni non avrebbe coperto tutte le spese di costruzione, ma si confidava nella capitalizzazione del reale utile netto d'esercizio.



Lavori di ripristino della linea Villa Santina-Comeglians nei pressi della stazione terminale di Comeglians (*Fototeca dei Civici Musei e Gallerie di Storia e Arte, Udine*).

Conclusioni

La breve storia dei progetti di queste due ferrovie, che alimentò – come vent’anni prima lo fu per la ferrovia Carnia-Villa Santina – gli entusiasmi dei più valenti cittadini della Val Degano e dell’alta

Val Tagliamento, oltre che del Comelico e del Cadore, e ora accomunate da un medesimo destino di oblio, può ricondursi a un generale fervore ferroviario che animò, negli anni Venti del XX secolo, tutto lo scenario trasportistico italiano ed europeo. Non ancora vinta la battaglia con le ferrovie economiche, i servizi automobilistici stavano però adoperandosi per contrastare il monopolio ferro-tranviario su tutti i fronti e, nelle aree più deboli in fatto di traffico, iniziavano a proporsi come sostitutive del trasporto su ferro, incontrando un crescente consenso da parte del pubblico.

Appena quattro anni dopo la pubblicazione del progetto della Comeglians-Sappada, progetto che era stato bersaglio di aspre critiche per il costo dello stesso e la sua sostanziale impraticabilità⁵⁹, il "partito" dei sostenitori del mezzo automobilistico in sostituzione della tranvia della Val Degano e della Valle del But, così si esprimevano:

“(…) gli avversari della tesi citata, osservano che le due Tranvie sono veramente deficienti e non soltanto tecnicamente ma anche amministrativamente; che con le strade migliorate nel fondo stradale e opportunamente rettificcate, potrebbero sostenere benissimo l'attuale traffico ed anche uno maggiore, togliendo ai passeggeri la noia di viaggi in caracollanti vagoncini e la noia anche di trasbordi e di velocità da lumaca: togliendo al traffico delle merci trasbordi su trasbordi e perdite di tempo”⁶⁰.

Di lì a qualche anno, com’è noto, questo “partito” ebbe la meglio e trasformò in linea automobilistica la Tolmezzo-Paluzza nel 1931, e la Villa Santina-Comeglians nel 1935. Del progetto per

Sappada non se ne parlò più: nato sulle stesse, ormai obsolete premesse tecniche del tronco in predicato di soppressione (una ferrovia a trazione a vapore e scartamento ridotto da 75 cm era anche all'epoca sinonimo di ferrovia lenta ed economica)⁶¹, molto costoso nella realizzazione e difficile da finanziare con i magri bilanci pubblici, seguì le sorti di tutti i progetti, in parte anche quelli già avviati, che interessavano la penisola in quegli anni, e ne venne accantonata la realizzazione: "Non più nuove ferrovie, non più nuove opere su ferrovie esistenti, che non corrispondano a bisogni concreti. Quando non sussiste la sicura convenienza economica, s'impone l'accertamento scrupoloso di reali vantaggi d'indole generale, prima di decidere importanti lavori"⁶². Così infatti si esprimeva il Ministro delle Comunicazioni del Regno, e non ci furono, di fatto, scostamenti da questi principi, tant'è che proprio nel 1930 si inaugurò l'ultima ferrovia in Friuli, la Sacile-Pinzano, dopo aver bloccato la realizzazione di tutte le altre.

A cadere sotto la scure di un'intransigente politica dei trasporti ci fu, naturalmente, anche la Villa Santina-Dobbiaco. Ben più ambiziosa realizzazione del prolungamento verso Sappada della ferrovia della Val Degano, sostenuta alla fine più da Udine che da Trieste (ormai orientata alla promozione della ferrovia del Predil), avversata da sempre da Venezia che non voleva favorire il porto triestino, e non poi così vivacemente sostenuta da Belluno e dal Cadore – come si è visto – perché legati agli interessi politici e commerciali di Venezia, la linea sarà però ripetutamente richiesta e riprogettata fino agli anni Sessanta del Novecento, con

lievi modifiche nel tracciato, ma senza mai trovare un governo che ne appoggiasse veramente la realizzazione. Ci pensò il Piano Regolatore delle Ferrovie predisposto nel 1925 dalla Commissione Interministeriale Allemand (dal nome del suo Presidente), proponendo una linea trasversale che collegasse la progettata Venezia-Monaco via Alpi Aurine, con bivio a Cimagogna, alla vecchia ferrovia Carnica, via Ampezzo. Nel 1955 il prof. Jelmoni riconsiderò un tracciato quasi identico a quello del progetto Allemand, collegando ancora la Carnia al Cadore, finché nel 1964, su proposta della Camera di Commercio di Udine e della Comunità Montana della Carnia, venne previsto un collegamento tra Gemona e Campo Tures via Tolmezzo, Calalzo, Cibiana-Venàs nella valle del Boite (dove si sarebbe congiunta con la linea Venezia-Monaco progettata dall'ing. Conte Sardinia nel 1961), Cortina e Brunico, e quindi l'attraversamento delle Alpi Aurine in galleria, accorciando la distanza tra Trieste e Monaco a 410 km, che diventavano 350 km con Venezia⁶³. La politica delle grandi infrastrutture ferroviarie d'oltre confine privilegiò negli anni successivi, com'è noto, il miglioramento e il potenziamento dei tracciati esistenti, puntando ormai solo su Pontebbana e Brennero, dapprima elettrificando le linee, per poi completarne il raddoppio. La Pontebbana che ne è poi risultata, più che una linea rettificata in alcuni suoi tratti, è una ferrovia completamente nuova, a volte distante dai centri abitati, come a Tarvisio, per gran parte in galleria, dove sia il traffico locale, ma ora anche quello internazionale passeggeri, viene soppresso e mortificato.



La stazione capolinea di Comeglians nei primi anni Venti, con il torpedone per Sappada e il treno in arrivo da Villa Santina al secondo binario.

Si riconosce il fabbricato provvisorio della stazione, che di lì a poco verrà ampliato (collez. R. Vecchiet).

Oggi, quando si parla di infrastrutture da creare tra Carnia e Cadore, ogni discorso si confronta senz'altro col devastante progetto autostradale – avversato non soltanto dagli ecologisti più intransigenti – e non più a ipotesi ferroviarie, e tanto meno tranviarie, per quanto – c'è da scommetterci – se la ferrovia Comeglians-Sappada fosse stata realizzata, magari con un prolungamento per Calalzo e un allacciamento con l'incantevole ferrovia delle Dolomiti, e poi nei successivi decenni preservata

da continui, prevedibili tentativi di soppressione, oggi esisterebbero senz'altro vari Comitati spontanei che si batterebbero contro la sua chiusura, grazie alle indubbie valenze turistiche che la linea ancora potrebbe esprimere, rappresentando un esempio di ferrovia di montagna a scartamento ridotto di grande valenza turistica⁶⁴.

Ma, si sa, le vicende infrastrutturali tra Carnia e Cadore ebbero un ben diverso svolgimento. Oggi il turismo, soprattutto quello montano, è un turismo che comporta un uso quasi obbligato dell'automobile. Il treno in Carnia è praticamente scomparso, se si eccettuano i coraggiosi tentativi di ripristinare per uso turistico museale almeno la tratta tra Carnia e Tolmezzo⁶⁵. In Cadore, Calalzo è da tempo capolinea per i collegamenti stagionali con carrozze dirette da Roma Tiburtina, ma se si confrontano gli orari di una quarantina d'anni fa, notiamo che le frequenze dei servizi diretti sono di molto calate. La ferrovia delle Dolomiti è stata soppressa nel 1964 e le strutture poco dopo smantellate. Da allora Cortina è raggiungibile solo con l'autobus. Una vera *débâcle*, per i sostenitori del treno, che tra Carnia e Cadore si è manifestata senza appello.

NOTE

¹ Vd. *Inaugurandosi la Ferrovia Carnica Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina...* (1910).

² La Tolmezzo-Paluzza nella Valle del But fu chiusa al traffico nel 1931, la Cividale-Caporetto un anno dopo, nel 1932, mentre la Villa Santina-Comeglians in Val Degano nel 1935. Ben diverso il destino della Palmanova-Cervignano, parte integrante ormai della Udine-Cervignano, elettrificata e in predicato di raddoppio per collegare efficacemente a Udine e alla nuova Pontebbana il grande scalo di Cervignano (e un domani il Corridoio Cinque). Per le ferrovie della Val Degano e della Valle del But si veda

Nogarino (2001). Per la Cividale-Caporetto rinvio al mio contributo, Vecchiet (2003). Per un quadro d'insieme delle ferrovie friulane e la prima guerra mondiale cfr. Vecchiet (2007).

³ Pur costruita per prioritarie esigenze militari, la Palmanova-Cervignano realizzava con cinquant'anni di ritardo l'originario progetto di collegamento ferroviario Udine-Mare, sbocco naturale sull'Adriatico della ferrovia Pontebbana. Con la definizione dei confini del 1866, Udine trovò nel porto di Nogarò il suo naturale sbocco sull'Adriatico, inaugurando nel 1888 la linea per San Giorgio di Nogarò. Cfr. ASU, Archivio comunale austriaco

- 2° e italiano, B. 118, Fascicolo *Ferrovie e tramvie 1866-1879*. Per la Palmanova-Cervignano si veda Bortoletto (1988). Sulla Udine-Mare non sono stati ancora pubblicati studi storiografici approfonditi, benché vide protagonisti per la sua realizzazione figure di primo piano nel panorama di quegli anni, come Pacifico Valussi e il costruttore Giacomo Ceconi. La Udine-Palmanova-San Giorgio di Nogarò venne inaugurata il 26.8.1888, mentre pochi mesi dopo, il 31.12.1888, San Giorgio venne collegata a Portogruaro e quindi a Venezia. Cfr. Venturini-Lambertini-Flaborea (2001).
- ⁴ Sulla ferrovia Pedemontana, si veda Vecchiet (2004a).
- ⁵ Cfr. Vecchiet (2004b), in particolare il paragrafo *La ferrovia Prevenico-Gemona*: 488-503 e *La tranvia San Daniele-Pinzano*: 482-488.
- ⁶ Vd. Gaspari (2005). L'elettrificazione di questa linea, anch'essa consegnataci a seguito del conflitto per un uso civile, venne inaugurata nel 1929.
- ⁷ Vd. Locatelli (1865). Si tratta di un documento che ben sintetizza il dibattito esistente tra Venezia e Trieste a metà Ottocento, alla vigilia dell'annessione all'Italia del Veneto nel 1866, e presuppone anche un forte coinvolgimento della Deputazione provinciale di Belluno, che riteneva di poter essere grandemente favorita da questa nuova strada ferrata, pur nella diversità delle dieci opzioni di tracciato proposte dall'ing. Locatelli, non tutte interessanti il capoluogo cadorino. Tra le varie ipotesi veniva considerata anche la linea della Valsugana, l'unica poi realmente realizzata, più breve sulla distanza Venezia-Mittewald (Lago di Costanza) di 9 km rispetto a quella privilegiata nello studio dell'ing. Locatelli per Belluno e Cortina d'Ampezzo, ma non altrettanto appetibile per Belluno e Trieste.
- ⁸ La linea della Val Pusteria, l'attuale Fortezza-San Candido, venne inaugurata nel 1871 per tutta la tratta Villach-Lienz-Fortezza, ma la concessione per la costruzione della ferrovia risaliva ancora al 20 settembre 1858. Cfr. Pozzato (1990: 11).
- ⁹ "Posteriormente al Princivalli [che studiò nel 1844 per conto della Camera di Commercio di Trieste una serie di ipotesi di collegamenti stradali tra Carnia, Comelico e Cadore, ndr], altri Ingegneri, o per incarico pubblico o di private Società, si sono occupati del miglioramento delle vie comuni, e della possibilità di costruire una linea ferrata attraverso le Valli Carniche, sempre nelle viste dei bisogni del Commercio Triestino e del Friuli col mezzodì ed occidente della Germania; ed ultimamente la Commissione Udinese-Triestina che nell'Ottobre 1864 visitava tutta la valle del Tagliamento ed il passo della Mauria fino alla Valle del Piave riconoscendo questa linea attendibile per la percorrenza di una via ferrata a locomotiva, era scortata dal suddato I.R. Ingegnere in Capo Dott. Corvetta, e dai più valenti Ingegneri della Carnia e del Cadore. Pertanto risulta ad evidenza che possono essere Trieste ed Udine chiamati a favorire la linea delle Valli del Piave e del Boite, ed è indubitato che vi presteranno tutto quell'appoggio che è attendibile dalla loro attività commerciale e dai loro più vitali interessi". Cfr. Locatelli (1865: 27).
- ¹⁰ Vd. Rosina (1998).
- ¹¹ "... Pochi, per non dire nessuno, volle confessare una verità in-
- contrastabile, che cioè la via più breve, meno costosa e di più facile esercizio si è quella che da Treviso per Belluno, o meglio ancora da Conegliano per Vittorio, Capo di Ponte, Perarolo, e da là per la valle del Boite mette a Toblach nella ferrovia di Klagenfurt, attraverso la Pusteria va a Bressanone... Una ferrovia fino a Belluno, e non più oltre, dà l'idea di un uomo tronco fino alle ginocchia cui manchi e petto e capo. Ci sembra d'altronde che Belluno non abbia nulla a perdere, ma molto in quella vece a guadagnare, se la ferrovia va fino a Toblach". "La provincia di Belluno" 1 (1868) n. 67. Riportato in Rosina (1998: 18).
- ¹² Consultando i vari documenti a stampa prodotti sulla Ferrovia Carnica, scritti o ispirati per gran parte dall'avv. Ignazio Renier, uno dei maggiori patrocinatori della linea e presidente del Comitato per la sua realizzazione, non si trovano elementi che possano far pensare che la ferrovia Carnia-Tolmezzo-Villa Santina fosse stata concepita anche come un primo tronco di un ipotetico futuro collegamento con il Cadore. La linea era stata invece ideata e realizzata per allacciare funzionalmente tutta la Carnia alla ferrovia Pontebbana e quindi a Udine e al Friuli, anche se non veniva dimenticato l'apporto che Sappada (presente nel Comitato fin dal 1899) e il Comelico, da secoli storicamente legati alla Carnia, potevano generare in termini di traffico sia merci che viaggiatori. Cfr. Renier (1902); *Ferrovia della Carnia. Conto morale del Comitato* (1910); *Inaugurandosi la Ferrovia Carnica Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina...* (1910); *Ferrovia Carnica. Relazione Tecnica* (1910).
- ¹³ Fra le varie linee ferroviarie e tranviarie promosse dal piano regolatore della Provincia di Udine per il suo territorio tra il 1913 e il 1914, vi comparivano, fra le altre, anche la Villa Santina-Comeglians-Confini Bellunese (Sappada) e la Tolmezzo-Paluzza, entrambe a scartamento metrico e a trazione elettrica, in considerazione del terreno "fortemente accidentato" che avrebbero dovuto attraversare. Il costo chilometrico preventivato era di L. 150.000, per una spesa complessiva, nei 31 km di percorso, di L. 4.650.000. Il sussidio da parte della Provincia si attestava sul valore di L. 420 al km per la durata di 50 anni, il contributo più alto del piano provinciale. Un accenno veniva speso anche per la Villa Santina-Cadore, ma come linea principale che – si riteneva – sarebbe stata presto oggetto di interesse da parte dello Stato. Cfr. la relazione al consiglio provinciale del 21 aprile 1914 (Provincia di Udine 1914).
- ¹⁴ Le caratteristiche tecniche della linea erano in sintesi le seguenti: lunghezza km 78; raggio minimo delle curve m 400; pendenze massime 25 per mille. Le gallerie da aprirsi erano tre: Cimacorso di km 4, Mauria di km 7, Cime di Lavaredo di km 10. La nuova linea avrebbe abbreviato di km 131 il percorso tra Trieste e la Baviera. Per questi dati di sintesi si veda Valentini-Fior (1920: 1-2). La relazione è dattiloscritta, ad eccezione della copertina a stampa, ed è in ASU, Deputazione provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.2: 1921 Villasantina-Toblach. Ma le stesse caratteristiche tecniche della linea vengono riportate in altri documenti di poco successivi, tra cui quello del Comitato Friulano Cadorino

- (1921), che evidentemente si rifà anch'essa al progetto Galli.
- ¹⁵ ASU, Deputazione Provinciale di Udine, B. 706, Fascicolo 2.1: 1920 Villasantina-Toblach. Deputazione Provinciale di Belluno, Verbale della riunione svoltasi a Belluno il 22 ottobre 1920.
- ¹⁶ ASU, Deputazione Provinciale di Udine, B. 706, Fascicolo 2.1: 1920 Villasantina-Toblach. Deputazione Provinciale di Belluno, cit.
- ¹⁷ “Quest’Amministrazione prov. appoggia e patrocina la costruzione della ferrovia Villasantina Toblach e farà del suo meglio perché questa possa al più presto dirsi un fatto compiuto. Siccome però è allo studio un altro progetto oltre a quello vagheggiato dalla Valdegano, così deve riservarsi di concentrare i suoi sforzi per quello che meglio risponde agli interessi generali della Provincia e che rappresenta per circostanze diverse, maggior probabilità di pronta esecuzione. Perciò è necessario un esame obbiettivo della questione donde l’opportunità che la Provincia rimanga estranea alla riunione indetta a Sappada pel giorno 6 corr.”. Lettera espresso inviata dal Presidente della Deputazione Provinciale di Udine al Sindaco di Rigolato il 4 aprile 1920, prot. 4034. ASU, Deputazione provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.1: 1920 Villasantina-Toblach.
- ¹⁸ La differenza si cancella, diventando più vantaggiosa la linea per Ampezzo, se si considerano gli allacciamenti da realizzare per Calalzo, che nel caso della linea sostenuta dallo Stato Maggiore sono di soli 10 km, mentre per la linea via Sappada sono di 23 km, portando a 13 i km di differenza tra una soluzione e l'altra. Di fatto, però, è il costo chilometrico per la costruzione delle gallerie che favorirebbe la linea “alta” via Sappada, data la maggiore brevità dei percorsi in galleria (9 km contro 21).
- ¹⁹ Il calcolo della spesa dei due differenti tracciati viene computato partendo dal dato di spesa di L. 2.000.000 al chilometro per il tracciato percorrente un territorio montano e dal costo chilometrico dei trafori, molto variabile in proporzione alla lunghezza della galleria: 5 mila lire al metro lineare per gallerie di 3 km; 15 mila per gallerie di 6 km; 17.500 per gallerie di 10 km. La maggiore lunghezza delle gallerie del tracciato via Ampezzo fa sì che il costo complessivo sia ben superiore rispetto alla proposta via Sappada. Per i costi dei trafori, si fa riferimento a uno studio non meglio precisato dell'ing. Vigiani, qui si crede erroneamente citato come Viggiani. Cfr. Valentini-Fior (1920: 5).
- ²⁰ “Nel 1921 e 22 le lotte che turbarono la vita politica nazionale impedirono ogni attività in questo come in ogni altro campo e solo nel 1923, dopo l'avvento del Fascismo, furono ripresi attivamente gli studi e l'esecuzione del programma fissato”. (Tajani 1939: 180). In realtà la ripresa delle ferrovie italiane avvenne qualche anno dopo il 1923 e, salvo qualche eccezione, ebbe più le caratteristiche di un rafforzamento di alcune linee a grande traffico, le cosiddette “direttissime”, e di un ampio progetto di elettrificazione della rete, che quello del consolidamento della rete complementare, per molti versi surrettiziamente progettata per occupare mano d'opera scarsamente qualificata. Solo in Friuli Venezia Giulia negli anni Venti vennero definitivamente accantonati – come già si è ricordato – i progetti della ferrovia della Valle del Predil e della Udine-Maiano, mentre fu completata, come già si ricordava, solo la Pedemontana Sacile-Pinzano nel 1930. Nel settore amministrativo, il Fascismo operò in maniera ancora più drastica: “Sciolto nel dicembre 1922 il consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, le attribuzioni ad esso spettanti furono temporaneamente attribuite al commissario straordinario Edoardo Torre, che in circa due anni condusse a termine l'operazione di risanamento dell'azienda: dei 226.907 ferrovieri in servizio al 30 giugno 1922, due anni dopo erano rimasti soltanto 174.140 agenti. Oltre 50.000 furono quindi gli ‘esonerati’ in virtù di alcuni decreti emanati dal governo per licenziare il personale esuberante, che si ebbe cura di scegliere in gran parte tra gli attivisti e simpatizzanti dei partiti socialista e comunista, con la motivazione spesso fittizia dello ‘scarso rendimento’” Cfr. Maggi (2003: 165).
- ²¹ ASU, Deputazione provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.2: 1921 Villasantina-Toblach.
- ²² Delibera della Deputazione Provinciale di Udine, inviata al Sindaco del Comune di Ampezzo, del 1° marzo 1921. ASU, Deputazione provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.2: 1921 Villasantina-Toblach.
- ²³ Gli incontri più importanti per la realizzazione della Villa Santina-Dobbiaco, con relative mozioni finali, si ebbero nell'ordine a Udine il 7 marzo 1920, a Belluno il 22 ottobre 1920 e a Villa Santina il 21 dicembre 1920. Ma altri incontri si fecero lungo gli anni (a Lorenzago il 10 ottobre 1921 e il 27 settembre 1925, a Tolmezzo il 21 dicembre 1926, a Udine il 21 maggio 1927), mentre una delle ultime mozioni favorevoli alla realizzazione della linea fu quella dell'11 luglio 1927, promossa dall'Associazione Pro Carnia, come vedremo meglio in seguito. Nell'incontro di Villa Santina del dicembre 1920 erano presenti i rappresentanti della Camera di Commercio di Udine e dei Comuni di Udine, Auronzo, Lozzo, Domegge, Vigo di Cadore, Lorenzago, Tolmezzo, Ravco, Enemonzo, Socchieve, Preone, Ampezzo, Forni di Sotto, Forni di Sopra e Sauris. L'incontro era stato promosso dal Sindaco di Auronzo.
- ²⁴ Comitato Friulano Cadorino (1921).
- ²⁵ Comitato Friulano Cadorino (1921: c. 2 r).
- ²⁶ Comitato Friulano Cadorino (1921: c. 2 v).
- ²⁷ Queste le distanze chilometriche messe a confronto nello studio del Comitato Friulano Cadorino del 1921:
- | | |
|-------------------------------|--------|
| Brennero-Trieste via Villacco | Km 461 |
| Brennero-Trieste via Carnia | Km 330 |
| Brennero-Venezia via Verona | Km 360 |
| Brennero-Venezia via Bassano | Km 319 |
| Brennero-Venezia via Cadore | Km 312 |
| Villa Santina-Cimagogna | Km 43 |
| Villa Santina-Toblach | Km 78 |
- Si precisava infine che queste distanze chilometriche, per quanto riguardava Trieste, avrebbero potuto ulteriormente diminuire sul tracciato “Brennero-Trieste via Carnia” di ulteriori 15 km se

- si fosse realizzata la bretella ferroviaria Sagrado-Cormons.
- ²⁸ Si veda il telegramma dello Stato Maggiore dell'Esercito del 23 marzo 1921 prot. 305/XVIII T., che rassicurava la Deputazione Provinciale di Udine di avere rappresentato al Ministro della Guerra "tutta l'opportunità che i lavori suddetti entrino al più presto nella fase esecutiva". ASU, Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.2: 1921 Villasantina-Toblach. Dagli atti conservati nello stesso fondo archivistico, è attestato anche l'interessamento del Ministero dei Lavori Pubblici nei confronti del Tesoro fin dal febbraio 1921, ma con esiti ancora negativi. Il consenso del Tesoro era evidentemente "necessario per predisporre il disegno di legge da presentarsi all'approvazione del Parlamento". Cfr. nota del Ministero dei Lavori Pubblici, Ufficio Speciale delle Ferrovie, alla Deputazione Provinciale di Udine del 26 marzo 1921.
- ²⁹ Una riprova che, a ridosso dell'approvazione del Decreto del 3 aprile 1921, il progetto esecutivo non fosse ancora ultimato, la possiamo dedurre agevolmente da varie fonti documentali. La prima la rintracciamo nel testo di una interessante delibera della Deputazione Provinciale di Udine del 1° marzo dello stesso anno, che pone ai voti l'appoggio da darsi alla linea per Ampezzo piuttosto che quella per la Val Degano, pur nell'astensione di alcuni presenti: l'avv. Giuseppe Brosadola, il dott. Guido Cossettini e Tiziano Tessitori. Il testo della delibera riconosceva che il progetto del tronco Villa Santina-Ampezzo "è quasi completo", "mentre nulla si è progettato per la Val Degano". ASU, Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.2: 1921 Villasantina-Toblach. Altra conferma la ritroviamo in una lettera della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato Servizio Centrale XII (Costruzioni) dell'8 aprile 1921 inviata alla Deputazione Provinciale di Udine, che confermava che il progetto esecutivo del tronco Villa Santina-Ampezzo non era stato ancora ultimato.
- ³⁰ In una nota inviata all'on. Luciano Fantoni il 7 aprile 1921, il Presidente della Deputazione Provinciale di Udine Agostino Candolini chiese delucidazioni sull'effettivo inizio dei lavori del tronco Villa Santina-Ampezzo. Se infatti il sen. Morpurgo, nel partecipare lo stanziamento dei primi 5 milioni ad opera del Ministero del Tesoro, comunicò anche che il Ministero dei Lavori Pubblici aveva dato disposizioni per l'immediato inizio dei lavori, dall'altro la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato sostenne che il progetto esecutivo di questo primo tronco non era ancora ultimato e che pertanto non era ancora possibile prevedere quando sarebbero potuti iniziare i lavori. ASU, Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.2: 1921 Villasantina-Toblach.
- ³¹ "Relativamente le mutate condizioni dei nostri confini non permettono di considerare la costruzione come problema a se stante, quale poteva ritenersi prima della conclusione vittoriosa della nostra guerra. Una volta decisa la costruzione della linea Villasantina=Toblacco, il tronco suddetto che, secondo le prime direttive, veniva limitato a Lozzo, in semplice prolungamento della esistente ferrovia del Cadore, deve convertirsi in un vero e proprio allacciamento con le linee per Toblacco. Da ciò deriva la conseguenza che occorrerà attendere la definizione degli studi relativi a tale ultima linea prima di stabilire il tracciato del tronco che alla stessa verrebbe ad allacciarsi". Copia di una nota del Prefetto di Udine del 19 aprile 1921 alla Deputazione Provinciale di Udine, prot. 7761 Div. IV, in ASU, Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.2: 1921 Villasantina-Toblach.
- ³² Giuseppe Micoli (per il Comitato Friulano Cadorino), *La ferrovia Villasantina=Ampezzo=Toblach*, relazione dattiloscritta, Udine, 22 giugno 1921 in ASU, Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.2: 1921 Villasantina-Toblach. È in questa relazione che si evidenziano i costi per la realizzazione del primo tronco Villa Santina-Ampezzo, pari a 18/20 milioni, ma – subito si aggiunge – "effettivamente il costo sarà molto inferiore perché tutto tende al ribasso compresa la mano d'opera".
- ³³ Le notizie sul costo della realizzazione della linea ferroviaria Villa Santina-Ampezzo si rintracciano nella copia di un telegramma del 27 agosto 1921, prot. 2564, inviato dal Ministro dei Lavori Pubblici Micheli al Ministro delle Colonie Girardini. In ASU, Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.2: 1921 Villasantina-Toblach.
- ³⁴ Ferrovie dello Stato. Direzione Generale. Servizio Costruzioni, Nota al Presidente della Deputazione Provinciale di Udine del 24 novembre 1921, prot. 43108/IV, in ASU, Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.2: 1921 Villasantina-Toblach.
- ³⁵ Deliberazioni del Consiglio Provinciale di Udine del 27 giugno 1922 e del 17 ottobre 1922. Interrogazione del Consigliere Provinciale Giuseppe Frucito sulle cause del ritardo nell'inizio dei lavori del primo tronco della ferrovia Villasantina=Ampezzo. Nella seconda interrogazione si evidenziò che il Consorzio aveva dimostrato che l'appalto non era "eseguibile alle condizioni stabilite". Il Presidente Candolini si augurò che "l'errore, riconosciuto anche da organizzazioni concorrenti e da tecnici, venga corretto dall'Amministrazione delle Ferrovie". In ASU, Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.3: 1922 Villasantina-Toblach.
- ³⁶ Così esordiva la nota di invito al Convegno di Lorenzago spedita il 22 settembre 1925, prot. 1712, dal Municipio di Ampezzo alla Commissione Reale del Friuli: "La ripresa generale di iniziative per nuove linee ferroviarie, dopo quasi tre anni di sosta dedicati dal Governo Nazionale con alta saggezza al risanamento del bilancio dello Stato, impone alla Carnia, principalmente, al Friuli intero, in unione al Cadore, di risolvere il problema, che sembrò già definitivamente risolto, della congiunzione ferroviaria Villasantina-Calalzo. Tale problema, che i Carnici conobbero per la prima volta, nella sua importanza nazionale della difesa della Patria, nei giorni della guerra sulle nostre fronti alpine e nel periodo cupo dell'invasione, reclama ora, nell'aspirazione delle regioni interessate, una soluzione per le esigenze tanto accresciute delle comunicazioni, poi che gli allargati confini hanno così aumentato il respiro di questo angolo d'Italia". In ASU,

- Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.4: 1925 Villasantina-Toblach.
- ³⁷ Comune di Lozzo Cadore. Deliberazione del Consiglio Comunale del 23 aprile 1926. Adesione alla propaganda per la ferrovia Villasantina-Calalzo. La spesa definita era di L. 5.000, da suddividersi tra tutti i Comuni aderenti in proporzione al numero degli abitanti. ASBL, Fondo Prefettura di Belluno, Affari Generali, Busta n. 755.
- ³⁸ Amministrazione Provinciale del Friuli. Nota inviata al Ministero delle Comunicazioni il 27 dicembre 1926, prot. 22954. ASU, Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.5: 1926 Villasantina-Toblach.
- ³⁹ Comune di Udine, il Podestà. Nota inviata al Commissario Straordinario per la Provincia del Friuli il 5 maggio 1927, prot. 272. ASU, Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.6: 1927 Villasantina-Toblach.
- ⁴⁰ Si veda a questo proposito il verbale della seduta del 21 maggio 1927 in ASU, Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.6: 1927 Villasantina-Toblach. Il Presidente del Comitato era stato nominato nella persona del Commissario Straordinario della Provincia di Udine, l'avv. Giovanni Oriolo, mentre per interessare il Ministro Volpi al rifinanziamento dell'opera il Comitato aveva ritenuto di creare una speciale Commissione composta dal sen. Elio Morpurgo, dall'on. Luigi Russo e dall'on. Luigi Spezzotti, nonché dal Presidente e dal Vice Presidente del Comitato, oltre che da Dino Bombassei.
- ⁴¹ Associazione "Pro Carnia per lo sviluppo del turismo", Tolmezzo. Ordine del giorno dell'11 luglio 1927. ASU, Deputazione Provinciale di Udine. Busta n. 706, Fascicolo 2.6: 1927 Villasantina-Toblach.
- ⁴² Rinvio a questo proposito a due soli contributi bibliografici, quanto meno funzionali a proseguire la ricerca fino agli anni Cinquanta e Sessanta: Chersi (1951); Magnifica Comunità di Cadore (1989). Quest'ultima ricerca, nell'importante contributo dell'ing. Paolo Pellis, *Progetti ferroviari passati e recenti in Cadore*, pp. 25-38, accennava anche a un progetto di massima del 1964 promosso dalla Camera di Commercio di Udine e dalla Comunità Montana della Carnia tra Gemona (bivio Ospedaletto) e la stazione di Cibiana-Venàs nella Valle del Boite. Sembra essere questo l'ultimo progetto ferroviario Trieste-Monaco concepito nel XX secolo. Per un quadro più complessivo sulle comunicazioni ferroviarie tra Adriatico ed Europa Centrale, con riferimenti alle tratte ferroviarie progettate tra Carnia e Cadore, si veda ancora il contributo di Paolo Pellis (1959 = 2008).
- ⁴³ Lo *Statuto del Consorzio Intercomunale Val Degano per l'esercizio della tramvia Villa Santina-Comeglians* venne ratificato con Decreto Reale 9 maggio 1926 n. 1299 (Gazzetta Ufficiale del Regno n. 178 del 3 agosto 1926), ma l'approvazione da parte dell'assemblea dei Comuni interessati si colloca ben tre anni prima, il 15 novembre 1923, a seguito di deliberazioni che i singoli Comuni di Villa Santina, Lauco, Ovaro, Comeglians, Rigolato, Forni Avoltri, Prato Carnico e Ravaschetto avevano adottato tra il luglio 1919 e il maggio 1923. Così recita il secondo comma dell'art. 1 dello Statuto: "Col consenso dei Comuni Consorziati, potranno ammettersi altri Comuni a far parte del Consorzio e potrà essere esteso ed ampliato il servizio". Va però precisato che su alcuni documenti precedenti l'approvazione formale dello Statuto, il Comune di Sappada era presente alle assemblee consorziali con proprio rappresentante. Si veda ad esempio il verbale di deliberazione dell'Assemblea Consorziale tenutasi a Comeglians il 15 settembre 1921, in ASU, Motorizzazione Civile, Busta 69. Ferrovia Val Degano Villa Santina-Comeglians.
- ⁴⁴ Nei documenti dell'epoca e nelle ricostruzioni storiche pubblicate negli anni successivi, si accenna alla Villa Santina-Comeglians in termini mai univoci, a volte come tranvia, altre come ferrovia. Costruttivamente parlando la linea, più della Tolmezzo-Paluzza, aveva un andamento che, fatti salvi alcuni tratti in promiscuità con la strada, era per gran parte autonomo. Ciò deve avere giocato la sua parte per far rientrare la Villasantina-Comeglians, da un punto di vista fiscale, tra le ferrovie, per quanto a scartamento ridotto di 75 cm, e non tra le tranvie. La tassa di sorveglianza governativa della linea, che per le tranvie è di L. 20 al km, diventa di L. 100 al km per le ferrovie, comportando un maggiore onere per la Villa Santina-Comeglians rispetto alle "consorelle" Tolmezzo-Paluzza ma anche Cividale-Caporetto. Cfr. Consorzio intercomunale Val Degano per l'esercizio della ferrovia Villa Santina-Comeglians (1929: 14). Si tratta della relazione che il Consorzio invia in forma pubblica al Prefetto di Udine e, per conoscenza, ai Podestà dei Comuni consorziati in cui, tra l'altro, viene proposta la nomina di un Commissario Prefettizio "per lo studio della sistemazione dei servizi di trasporto in Carnia" e si espone "l'operato passato e la situazione attuale dell'Azienda". Per "dare alla ferrovia quel senso di sicurezza d'esistenza", si propone conclusivamente un sussidio di esercizio elevato da L. 640 a non meno di L. 3.000 al km, adeguandolo a quello delle ferrovie "consorelle" prima ricordate.
- ⁴⁵ "La ferrovia Val Degano a scartamento 0,75 che collega Villa Santina con Comeglians, venne iniziata dall'Autorità Militare nel 1917 per la necessità dei fatti bellici. Sopravvenuta l'invasione, i lavori si arenarono: all'epoca della liberazione essi vennero ripresi e la linea, come piano ferroviario, venne portata a termine alla fine del 1919 e quindi gestita dall'Autorità Militare sino al febbraio 1920, epoca in cui venne consegnata al Consorzio dei Comuni della Vallata che da tale data l'amministrarono". Ma solo con il 1° agosto 1921 venne aperta la linea al servizio viaggiatori, che prima veniva svolto con autocorriere. In carenza infatti dei necessari lavori di completamento, il servizio ferroviario era limitato alla circolazione delle sole merci. Si veda Consorzio intercomunale Val Degano per l'esercizio della ferrovia Villa Santina-Comeglians (1929: 3-4; 7). Queste notizie sull'origine della Villa Santina-Comeglians, messe a introduzione della già ricordata relazione del Consorzio al Prefetto di Udine, fissano in termini definitivi le vicende legate alle incerte origini della linea, che erano state già sollevate in Vecchiet (2007: 319, nota 33).

- ⁴⁶ ASU, Motorizzazione Civile, Busta 69. Ferrovia Val Degano Villa Santina-Comeglians. I lavori di completamento vennero affidati all'ing. P. Masieri fin dal 1921, per una spesa di L. 617.117, e avevano previsto la rettifica di alcune curve di raggio troppo ristretto, sotto i 100 m di raggio, la sostituzione di alcuni ponti in legno con altrettanti in muratura, il cambio di molte traversine in legno di rovere (di lunghezza più adeguata, per poterle utilizzare in una ipotetica trasformazione dello scartamento da 75 a 95 cm), il posizionamento di migliaia di piastre in ferro d'appoggio, e l'ampliamento della stazione di Comeglians.
- ⁴⁷ Le informazioni sul materiale rotabile circolante sulle due linee sono reperibili sempre in ASU, Motorizzazione Civile, Busta 69. Ferrovia Val Degano Villa Santina-Comeglians, in vari verbali di consegna. Il 17 aprile 1928, ad esempio, le locomotive in servizio erano in numero di cinque ed erano del tipo a due assi accoppiati con passo rigido di mm 1700 costruite nel 1918 dalle Officine Meccaniche Italiane di Reggio Emilia, a vapore saturo a semplice espansione, con distribuzione sistema Stephenson con cassette semplici. La potenza normale era di 60 HP e la velocità massima di km/h 30. Con pendenza del 26 per mille a tempo asciutto riuscivano a trainare in salita 32 tonnellate, che si riducevano a 20 con binario umido. Sempre dallo stesso prospetto erano disponibili sulla Villasantina-Comeglians 6 vetture a due assi, di cui 4 Carminati & Toselli di Milano con 24 posti a sedere e 2 di tipo austriaco con 20 posti a sedere, 2 bagagliai, 21 carri chiusi tipo G e 36 carri aperti tipo L.
- ⁴⁸ Vd. Consorzio intercomunale Val Degano per l'esercizio della ferrovia Villa Santina-Comeglians (1929: 9-11).
- ⁴⁹ In una corrispondenza da Ovaro, datata 7 settembre 1921, tale G. Cl. sosteneva questa ipotesi progettuale, forte dell'"indefinito dilazionamento" della costosissima ferrovia Villa Santina-Dobbiaco, di assai precaria realizzazione, anche per la già da tempo approvata costruzione della ferrovia del Predil, e la contestuale azione iniziata da Venezia e dai Comuni del Bellunese e del Feltrino per una nuova ferrovia Bribano-Agordo-Brunico. Si veda *Per una tramvia Comeglians-Sappada-S. Stefano di Cadore* (1921).
- ⁵⁰ Deliberazione del Consiglio Comunale di Sappada n. 28 del 14.4.1926: Approvazione dei contributi di costruzione e di esercizio del tronco ferroviario Comeglians-Sappada e dei relativi riparti fra i Comuni interessati, in ASBL, Fondo Prefettura di Belluno, Affari Generali, Busta n. 755.
- ⁵¹ Il progetto trova forma in due pubblicazioni a stampa che riportano in testa al frontespizio la dicitura: Regno d'Italia, Provincie del Friuli e di Belluno, Ferrovia Villa Santina-Sappada. Vd. De Zolt-Masieri (1926a; 1926b), entrambi rintracciabili in ASU, Deputazione Provinciale di Udine, B. 709, Fascicolo 2.2.

- ⁵² ASU, Deputazione Provinciale di Udine, B. 709, Fascicolo 2.2.
- ⁵³ Vd. De Zolt-Masieri (1926a: 12).
- ⁵⁴ Vd. De Zolt-Masieri (1926a: 17).
- ⁵⁵ Vd. De Zolt-Masieri (1926b: 8).
- ⁵⁶ Vd. De Zolt-Masieri (1926b: 10).
- ⁵⁷ Vd. De Zolt-Masieri (1926b: 11).
- ⁵⁸ Vd. De Zolt-Masieri (1926b: 19-20).
- ⁵⁹ "Non si commetta un peccato ancor più mortale di quello cui accennò il signor Ego e cioè di ripetere l'esperimento del famoso progetto della linea Comeglians-Sappada progetto che ha costato poco meno di 300.000 lire e che si concluse, com'era facilissimo a prevedere, col passaggio della 'pratica' agli archivi". Si veda Saib (1930a). Tra i mesi di marzo e maggio 1930 imperversò una polemica tra due anonimi corrispondenti carnici, Ego e Saib, che ebbe come oggetto il sistema trasportistico della Carnia e in particolare il potenziamento delle due tranvie della Val Degano e della Valle del But. Ego era favorevole alla loro trasformazione in ferrovie a scartamento normale, Saib non ne vedeva i vantaggi e proponeva più limitati miglioramenti.
- ⁶⁰ Vd. Ego (1930a).
- ⁶¹ L'apprezzamento per la ferrovia delle Dolomiti, definita "bellissima" in Ego (1930b), si allargava a un confronto serrato con le ferrovie del Cadore, che uscivano ben più funzionali rispetto alla povertà infrastrutturale della Carnia: "Chiunque voglia vedere le cose per quello che sono e le ponga di fronte ai vari problemi: turistico, industriale, commerciale e militare (specialmente militare come vedremo) deve concludere che tale inferiorità è un male per la Carnia, ma anche per la Nazione".
- ⁶² Passo citato in Saib (1930b).
- ⁶³ Tutti i dati e le notizie sui progettati collegamenti tra Friuli e Cadore sono rintracciabili in Pellis (1989), in particolare pp. 27-28.
- ⁶⁴ Unico riuscito esempio di ferrovia a scartamento ridotto ed elettrificata, nell'arco alpino del versante italiano, beneficiata di continui aggiornamenti tecnologici e ampliamenti di tracciato – se si eccettua la modesta ferrovia dell'altipiano del Renon – è la Trento-Marilleva, ferrovia che coniuga un servizio di forte valenza sociale con importanti aspirazioni turistiche.
- ⁶⁵ Una proposta di legge regionale nel Friuli Venezia Giulia (Proposta di legge n. 14 del 31.7.2008 "Valorizzazione della rete ferroviaria regionale a scopo turistico culturale") ha cercato di recente di sostenere questa linea, "infrastruttura turistico-ferroviaria esemplare per una prima valorizzazione storica della rete ferroviaria regionale". Cfr. art. 1, comma 1, lettera b della citata Proposta di legge.

ABBREVIAZIONI

ASU Archivio di Stato di Udine
ASBL Archivio di Stato di Belluno

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Tonino Bortoletto, *Udine-Cervignano verso lo scalo*, Pizzarotti, Milano-Parma 1988.
- Comitato Friulano Cadorino, *Ferrovia Villasantina-Ampezzo-Toblach*, Tipografia D. Del Bianco e figlio, Udine 1921.
- Consorzio intercomunale Val Degano per l'esercizio della ferrovia Villa Santina-Comeglians, *Relazione sulla ferrovia Val Degano dalla data di consegna al 31 ottobre 1929 (VIII.)*, Stab. Tip. Carnia, Tolmezzo 1929.
- Carlo Chersi, *Progetto di una linea ferroviaria direttissima Trieste-Carnia-Cadore-Germania Meridionale*, "Turismo. Rassegna d'arte, cultura, paesaggio, artigianato" 5 (1951) n. 39 (= http://www.peraltrestrade.it/download/Progetto_ferrovia_Carnia_Cadore.PDF).
- Fausto De Zolt - Paolo Masieri, *Progetto di costruzione del tronco Comeglians-Sappada. Relazione tecnica. Corografia (1:25000)*, Tipografia Silvio Benetta, Belluno 1926(a).
- Fausto De Zolt - Paolo Masieri, *Progetto di costruzione del tronco Comeglians-Sappada. Allegati alla domanda di concessione*, Tipografia Silvio Benetta, Belluno, 1926(b).
- Ego, *La viabilità in Carnia*, "Giornale di Udine" 66 (1930a) n. 70: 4.
- Ego, *Ancora sulle ferrovie*, "Giornale di Udine" 66 (1930b) n. 96: 4.
- Ferrovia Carnica. *Relazione Tecnica*, Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane, Padova 1910.
- Ferrovia della Carnia. *Conto morale del Comitato*, Tipografia D. Del Bianco, Udine 1910.
- Evaldo Gaspari, *La ferrovia delle Dolomiti. Calalzo-Cortina d'Ampezzo-Dobbiaco 1921-1964*, Athesia, Bolzano 2005².
- Inaugurandosi la Ferrovia Carnica Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina. *Note ed impressioni. Villa Santina, 8 Maggio 1910*, Istituto Italiano d'Arti Grafiche, Bergamo 1910.
- Giovanni Battista Locatelli, *Relazione sullo Studio preliminare della Strada Ferrata Alpina da Venezia alle Valli Bellunesi e Tirolesi per la direzione del Lago di Costanza esposta dall'Ingegnere Civile Giovanni Battista Locatelli a soddisfazione dell'incarico dell'inclita Congregazione Provinciale di Belluno*, Tip. Tissi, Udine 1865.
- Stefano Maggi, *Le ferrovie*, Il Mulino, Bologna 2003.
- Magnifica Comunità di Cadore, *Il futuro dei trasporti ferroviari per la Provincia di Belluno. Atti del Convegno di Pieve di Cadore 14 Marzo 1987*, Tipografia Tiziano, Pieve di Cadore 1989.
- Giuseppe Nogarino, *Tramvie del Degano e della Valle del Bût in Carnia-Alto Friuli*, Calosci, Cortona 2001.
- Paolo Pellis, *Le comunicazioni ferroviarie tra l'Alto Adriatico e l'Austria*, "Rassegna tecnica del Friuli-Venezia Giulia" 10 (1959), n. 11-12: 3-6 (= Gactano Cola - Giorgio Dri (a cura di), *Progetti e opere. Testimonianze di 50 anni. 1953-2002*, Forum, Udine 2008: 282-285).
- Paolo Pellis, *Progetti ferroviari passati e recenti in Cadore*, in Magnifica Comunità di Cadore, *Il futuro dei trasporti ferroviari per la Provincia di Belluno. Atti del Convegno di Pieve di Cadore 14 Marzo 1987*, Tipografia Tiziano, Pieve di Cadore 1989: 25-38.
- Per una tramvia Comeglians-Sappada-S. Stefano di Cadore, "Giornale di Udine" 56 (1921) n. 214: 2.
- Francesco Pozzato, *Il treno in Pusteria. 1871-1989*, Athesia, Bolzano 1990².
- Provincia di Udine, *Provvedimenti per l'attuazione di una rete di tramvie e ferrovie secondarie nella Provincia di Udine. Relazione al Consiglio Provinciale*, Udine 21 aprile 1914.
- [Ignazio Renier], *La Ferrovia Carnica. Appunti*, Tipografia del Patronato, Udine 1902.
- Marcello Rosina, *Belluno. La crisi dei vagoni. Fotografie della collezione Benito Pagnissat*, Tiziano Edizioni, Pieve di Cadore 1998.
- Saib, *I grandi interessi della Carnia. Val Degano. Osservazioni ad "Ego"*, "La Patria del Friuli" 53 (1930a) n. 74: 4.
- Saib, *Ancora sulla ferrovia della Val Degano*, "La Patria del Friuli" 53 (1930b) n. 104: 4.
- Filippo Tajani, *Storia delle ferrovie italiane. A cento anni dall'apertura della prima linea*, Garzanti, Milano 1939.
- Tristano Valentini - Elia Fior, *Ferrovia Villa Santina-Sappada-S. Pietro-S. Stefano di Cadore-Innichen con allacciamento Calalzo-S. Pietro. Relazione e corografia*, Tip. D. Del Bianco e figlio, Udine 1920.
- Romano Vecchiet, *Direttrici di traffico ferroviario al confine orientale. Dal progetto della ferrovia del Predil alla Cividale-Caporetto*, in Enos Costantini (a cura di), *Slovenia. Un vicino da scoprire*, Società Filologica Friulana, Udine 2003: 209-248.
- Romano Vecchiet, *La ferrovia Pedemontana Gemona-Sacile tra storia e sviluppo turistico*, "La Panarie" 37 (2004) n. 143: 67-78; (= Centro Studi Turistici Giorgio Valussi di Gorizia (a cura del), *Ferrovie e treni storici nel Friuli Venezia Giulia. Opportunità di sviluppo turistico transfrontaliero*, Edizioni della Laguna, Mariano del Friuli 2004(a): 53-62.
- Romano Vecchiet, *Le linee del desiderio. Progetti ferroviari e tranviari tra Otto e Novecento a San Daniele*, in Carlo Venuti - Federico Vicario (a cura di), *San Denèl*, vol. 2, Società Filologica Friulana, Udine 2004(b): 459-506.
- Romano Vecchiet, *Le ferrovie e la guerra. In Friuli prima e dopo Caporetto*, in Enrico Folisi (a cura di), *1917 anno terribile. I soldati, la gente: repertage fotografici e cinematografici italiani e austro-tedeschi*, Forum, Udine 2007: 295-320.
- Antonio Venturin - Vittorio Lambertini - Italo Flaborea, *Una ferrovia da Udine per Palma e San Giorgio a Portogruaro*, Associazione dopolavoro ferroviario di Portogruaro, Portogruaro 2001.
- Marino Zerboni, *Le ferrovie di Cividale del Friuli. Un viaggio nella storia*, Forum, Udine 2003.