PROGETTO PER IL RIUSO DI COMPLESSO DI ARCHEOLOGIA INDUSTRIALE

RACCORDO FERROVIARIO CARTIERA DI TOLMEZZO

1 PREMESSA

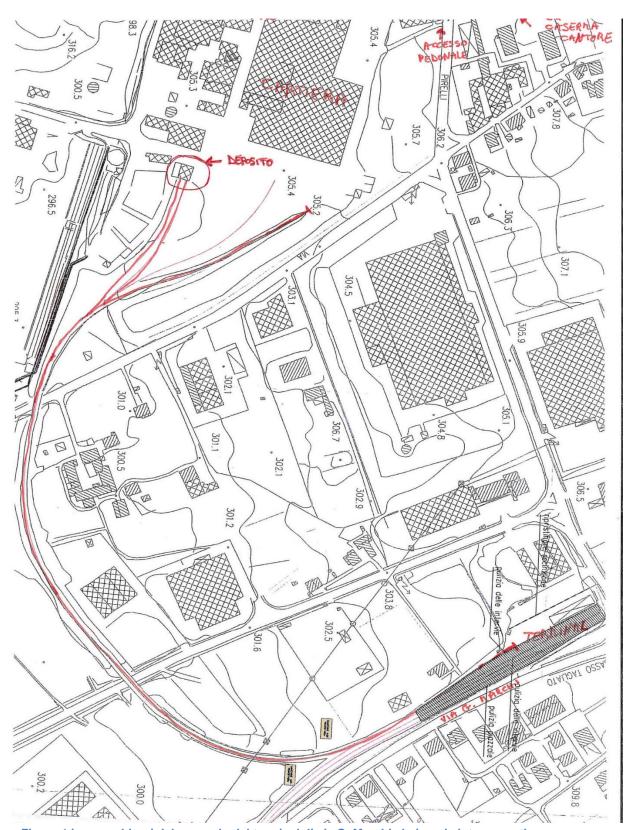


Figura 1 in rosso binari del raccordo dal terminal di via G. Marchi al piazzale interno cartiera

1 CENNI STORICI

Il raccordo ferroviario a servizio della cartiera di Tolmezzo fu costruito nel 1930 e servì a collegare la stessa alla ferrovia gestita dalla società Veneta aperta nel 1910 per Villa Santina da una parte e per stazione Carnia e la ferrovia Pontebbana dall'altra. Il servizio ferroviario merci si svolse regolarmente con significativi volumi di traffico per il servizio destinato alle industrie cartarie di Tolmezzo ed ebbe termine il 23 novembre 1967 giorno di chiusura definitiva dell'intera tratta ferroviaria Carnia-Villa Santina.

Dopo il terremoto che ha sconvolto il Friuli nel 1976, allo scopo di agevolare la rinascita industriale della Carnia e di tutto l'alto Friuli, si progettò il ripristino parziale della linea per il solo traffico merci fino a Tolmezzo, destinato perlopiù alla cartiera. Venne pertanto realizzato un nuovo terminal presso la zona industriale e nel 1987 la linea fu riaperta; per i successivi dieci anni la linea provvide a rifornire la cartiera di materie prime, ma l'alluvione occorsa in Carnia nel 1998 rese impraticabile la linea, causando la definitiva sospensione del servizio."

Nel frattempo la proprietà della linea venne assunta dal Co.S.In.T. (Consorzio Sviluppo Industriale di Tolmezzo), che provvide all'esecuzione di opere di manutenzione straordinaria con la posa di rotaie da 50 kg/m su nuove traverse.

Di recente il consorzio proprietario (ora Carnia industrial park) per la sua parte, ha provveduto all' intera pulizia della vegetazione sul raccordo stesso e lo stato dell'armamento appare in buone condizioni.

L'intero raccordo avente più di 70 anni è soggetto a tutela della parte seconda del codice dei beni culturali e del paesaggio D.lgs 42/2004 ed è sicuramente di particolare pregio storico-culturale.



5 giugno 1987. Inaugurazione della ricostruita tratta ferroviaria Carnia – Tolmezzo

Figura 2 Convoglio inaugurale nel terminal di via G. Marchi a Tolmezzo

2 .o.d.v. VECCHI BINARI F.V.G.

Un gruppo di volontari appassionati del trasporto ferroviario si è costituito in un'Associazione e successivamente **ODV** denominata **VECCHI BINARI F.V.G.**, con sede a Udine in Via Rochi 53, allo scopo, oltre al resto, di rivitalizzare questo raccordo con iniziative aperte ad eventuali visitatori. come illustrato nella presente Relazione.

L'organizzazione ha in disponibilità alcuni rotabili funzionanti e non di alto valore storico ed archeologico conservati presso i depositi di Udine della Società ferrovie Udine Cividale s.r.l ed altri mezzi leggeri di recente costruzione come il ferrociclo o il carrello a leva.

Al momento il CO.S.IN.T, con delibera N° 24 del 27 marzo 2013, ha affidato tale raccordo all'Organizzazione, autorizzandola a compiere opere di sfalcio dell'erba e taglio di piante dell'intera tratta.



Figura 3 Piccolo veicolo di servizio in dotazione



Figura 4 Ferrociclo storico in dotazione



Figura 5 Carrello a leva storico in dotazione



Figura 6 Locomotore di servizio in dotazione

3 COLLEGAMENTO CON ALTRI PROGETTI

L'eventuale riabilitazione del raccordo ferroviario di cui alla presente relazione potrà ben inserirsi in un progetto elaborato dal Carnia industrial park di Tolmezzo che riguarda il complesso adiacente alla cartiera di villa e opificio Linussio e annessi spazi ex caserma Cantore, nonché un ipotetico museo della cartiera stessa legato alla sua storia per la produzione della carta.

(Fig. 3)



Figura 7 Redering del comprensorio della caserma "ex Cantore"



Figura 8 Foto sullo sfondo cartiera e caserma Cantore a Tolmezzo

Si ha notizia che sarebbe stato elaborato un progetto generale per un riuso anche per scopi storico culturali e turistici di tutto questo grande insediamento, prevedendo manutenzioni straordinarie ai vari fabbricati presenti, da attuarsi per successione di fasi funzionalmente complete ed immediatamente usufruibili.

I volontari dell'Organizzazione Vecchi Binari FVG valutano che questa loro iniziativa di valorizzazione del raccordo ferroviario potrebbe, in definitiva, essere considerata un ulteriore articolazione della proposta di riuso di cui sopra, anche se, comunque, può esserne disgiunta.

L'ipotetico collegamento della ex – caserma costituirebbe un sicuro elemento di maggior richiamo per le iniziative che si vorranno porre in atto, dal punto di vista strettamente ferroviario.

4 STATO REALE / ATTUALE DELL'INFRASTRUTTURA

Il raccordo ferroviario oggetto di interesse si snoda per circa 0,900 metri, dal terminal di via G.Marchi (fronte albergo al Benvenuto) fino all'interno del piazzale scarico merci della cartiera e la proprietà attuale risulta essere per una parte del Carnia industrial park e la restante parte della Burgo group s.p.a, l'intero tracciato è in sede propria e privo di attraversamenti a raso.

Negli anni '90 fu realizzato, quale nuovo capolinea della tratta, un piazzale con N° 5 binari per la movimentazione e la sosta di carri merce.

Di questi N° 2 binari atti alle operazioni di carrellamento dei carri merci (operazione di carico / scarico di un carro ferroviario su un rimorchio stradale dotato di binario) e N° 3 binari per la composizione / scomposizione di convogli in arrivo / in partenza. Da qui poi si dirama il raccordo verso la cartiera per una lunghezza massima di 900 metri circa,all' interno del piazzale della cartiera il raccordo si snoda su N°4 fasci binari,N°2 dei quali entrano in una rimessa un tempo adibitaallo scarico del cloro (sostanza chimica usata in passato per la produzione della carta) e N°2 binari proseguono nel piazzale usato per lo scarico di legname, cellulosa e altro.





Figure 9-10 Piazzale del terminal e raccordo allo stato attuale

5 PROGETTO

L'Organizzazione Vecchi Binari FVG intende valorizzazione il raccordo come esempio di archeologia industriale rivitalizzandolo con l'uso di mezzi ferroviari a propria disposizione quali il ferrociclo, il carrello a leva,il motocarrello fiat 500 che potrebbero essere messi a disposizione per delle corse prova attirando l'attenzione di turisti, famiglie e bambini, questo in collaborazione con i due enti proprietari.



Figura 11 Locomotore in servizio per la cartiera

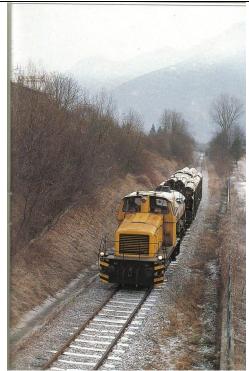


Figura 12 Locomotore in servizio per la cartiera

6 SORVEGLIANZA IN MATERIA DI SICUREZZA

Premesso che qualsiasi tipo di trasporto ad infrastruttura fissa come può essere quello che si sviluppa su un binario ferroviario è soggetto al rispetto di normative in materia di sicurezza la cui applicazione viene verificata da appositi organismi a ciò abilitati si dovrà prevedere una convenzione con un impresa ferroviaria come ad esempio la FUC ferrovie Udine Cividale s.r.l. con la quale esiste già una collaborazione con la nostra organizzazione.

7 LOCOMOTIVA A VAPORE SV 321 (TIPO T3)

Dalla definitiva chiusura all'esercizio di trasporto pubblico locale e merci della ferrovia Carnia – Tolmezzo – Villa Santina è stata conservata una delle locomotive a vapore più caratteristiche del parco dei mezzi di trazione raro esemplare di **archeologia industriale dei trasporti**.

Si tratta di una locomotiva di costruzione tedesca (Henschel) del 1906, tipo T3 (contrassegnata nel parco della Società Veneta con la sigla SV 321) (fig.18).

Peraltro si tratta, attualmente, del più vecchio mezzo di trazione presente nella Regione Friuli Venezia Giulia.



Figura 13 Loc. SV 321 (tipo T3) ricoverata nel Deposito della Ferrovia Udine Cividale.

Anche se fino al 2015 è stata conservata al coperto in un capannone dell'ex Provincia di Bologna prima di essere trasferita presso il Deposito / Officina della Soc. Ferrovie Udine – Cividale S.r.l., questo rotabile necessità ora di un intervento di manutenzione straordinaria di una certa rilevanza per riuscire a rimetterlo nuovamente in esercizio al traino magari di una carrozza d'epoca (già in disponibilità dell'associazione) che possa percorrere il breve tratto a scopo dimostrativo .

In una locomotiva a vapore sostanzialmente coesistono due tipologie di macchinari: quello preposto alla produzione del vapore e quello motore che utilizzando il vapore agisce sulle ruote, consentendone lo spostamento.

Il primo macchinario si articola in un forno, dove avviene la combustione del carbone che viene caricato a mano dal fuochista ed in un fascio tubiero costituito da un insieme di tubi all'interno dei quali transita il calore prodotto nel forno. In pratica il fumo della combustione che sfocia in una camera a fumo dalla quale esce attraverso il camino. Questi riscaldano una certa massa d'acqua che si trasforma in vapore che con una certa pressione viene raccolto in un apposito contenitore, detto duomo, posto in alto sopra il mantello del fascio tubiero, e da qui poi inviato ai cilindri.

Il secondo macchinario è preposto alla creazione del movimento: dal duomo il vapore viene immesso nei cilindri, disposti in basso vicino alle ruote, dove, espandendosi, muove i pistoni che a mezzo appositi collegamenti, detti bielle, muovono le ruote, perciò dette ruote motrici.

Il vapore, una volta espanso, diviene inutilizzabile e viene espulso attraverso il camino, in modo da aumentare il tiraggio del camino

Si può facilmente intuire che un'immobilizzazione prolungata per diversi decenni provoca diversi inconvenienti che ne impediscono l'immediata messa in funzione di questo rotabile storico, che risulta essere quello di più vecchia data presente nella Regione Friuli Venezia Giulia.

In base alle normative tecniche relative alle locomotive a vapore va eseguita una prova di tenuta alla pressione del fascio tubiero, preceduta da un'adeguata revisione di tutti gli elementi costitutivi.

Anche l'apparato motore dovrà essere revisionato, tenuto conto che esso è costituito da numerosi elementi che scorrono gli uni rispetto gli altri necessariamente su un velo d'olio ovvero che ruotano in apposite sedi rivestite da metalli particolari detti "antifrizione" per ridurre i fenomeni di attrito.

Tutto l'impianto frenante dovrà essere sottoposto a idonee verifiche di funzionamento come pure tutto il complesso delle ruote e degli assi. In particolare per le ruote potrà essere necessario procedere alla loro tornitura per ripristinare la perfetta loro circolarità, sicuramente compromessa dalla lunga sosta inoperosa.

Tutte le lavorazioni che sommariamente sono state sopraindicate, vanno effettuate presso ditte specializzate del settore, peraltro ormai assai rare sul territorio nazionale, con rilascio di adeguata documentazione tecnica di quanto eseguito.

Solo a conclusione di tutto questo percorso potrà essere avviata una procedura per l'autorizzazione alla messa in esercizio di questo rotabile per l'effettuazione di treni turistici.

Un costo approssimativo di questo intervento di manutenzione straordinaria finalizzato alla possibilità di rimettere in funzione questa locomotiva, a prezzi 2015, può essere fissato attorno a circa € 170.000,00 + IVA

8 BILANCIO ECONOMICO

L'effettuazione di treni dimostrativi dovrebbe poter contare su un supporto finanziario sostenuto da realtà locali, sia pubbliche che private, qualora si individuasse un loro tornaconto nell'effettuazione di treni, così da poter offrire questa tipologia di manifestazioni al pubblico.

9 CONCLUSIONE

L'Organizzazione Vecchi Binari FVG auspica di poter trovare sostenitori alla loro iniziativa, anche se solo per la circolazione dei ferrocicli,o altri mezzi leggeri a motore per poter preservare dalla demolizione quest' ultimo tratto di una gloriosa ferrovia che nel passato ha rappresentato un elemento di sviluppo economico per queste terre della Carnia



Figura 14 Ferrociclo in dotazione

	1	PREMESSA
2		ci
3 (ODV VEC	CHI BINARI F.V.G
	4 ST	ATO REALE / ATTUALE DELL'INFRASTRUTTURA
	5 PR	OGETTO
6	Sorvegliar	nza in materia di sicurezza
7	Locomotiva a vapore SV 321 (tipo t3)	
8	bilancio e	conomico
	9 C	ONCLUSIONE
	10	SOMMARIO