

PROGETTO DI FATTIBILITÀ PER LA VALORIZZAZIONE DELLO SCALO FERROVIARIO DI CARNIA

(proprietà di R.F.I.)

a cura di Flavio CIMENTI
presidente O.d.V. Vecchi Binari FVG

Collaborazione tecnica arch. Pierluigi SCOIZZATO
Vicepresidente FIFTM-Consigliere FEDECRAIL



SOMMARIO

PREMESSA	4
PROGETTO DI VALORIZZAZIONE SCALO FERROVIARIO DI CARNIA	6
SVILUPPO FUTURO PER LO SCALO DI CARNIA E I TRENI TURISTICI D'EPOCA....	10
RIPRISTINO DEL PIANO DEL FERRO ED EVENTUALI ESPANSIONI.....	10
EDIFICI AD USO ESPOSITIVO-MUSEALE	11
ELENCO MATERIALE ROTABILE IN DISPONIBILITÀ	13
ESEMPI DI PERCORSI TRENO+BICI.....	16
BILANCIO ECONOMICO	17
CONCLUSIONI	17

PREMESSA

La stazione di Carnia è un impianto ferroviario di superficie di tipo passante posto sulla linea Pontebbana, che si trova nei pressi di Carnia, frazione del comune di Venzona. La stazione fu inaugurata il 18 dicembre 1876, quando fu aperto il tratto ferroviario che la collegava con la stazione di Gemona verso Udine. Originariamente venne denominata “Stazione per la Carnia” in quanto a servizio degli abitanti dell’omonima regione storico-geografica friulana.

La stazione è attiva e il fabbricato viaggiatori (ricostruito dopo il sisma del 1976) è dotato al suo interno, del servizio biglietteria automatica, sala d’aspetto, servizi igienici.

Il piano del ferro è dotato di quattro binari di corsa ed altri quattro adibiti a scalo merci, tra il secondo e terzo binario di corsa esiste un marciapiede viaggiatori, con relativa originale pensilina in stile Liberty.

Sul lato opposto al fabbricato viaggiatori, oltre i binari di corsa, procedendo in direzione Tarvisio, si dirama il raccordo ferroviario per Tolmezzo, parte della storica linea Carnica per Villa Santina costruita e gestita dalla Società Veneta Ferrovie, aperta nel 1910 e chiusa nel 1967.

All’inizio della ferrovia per Tolmezzo si trovavano originariamente un magazzino merci ed una rimessa locomotive di proprietà della Società Veneta, come si può notare dall’immagine allegata di seguito.

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.

Venne pertanto realizzato a Carnia, adiacente allo scalo principale, in direzione Tolmezzo, un nuovo terminal a tre binari, e il 5 giugno 1987 la linea venne riaperta.

Per i successivi dieci anni la linea con annesso scalo merci rimase in funzione, ma l’alluvione occorsa in Carnia nel 1998 rese impraticabile la linea, causando la definitiva sospensione del servizio.

Nel frattempo la proprietà della tratta passò al Co.S.In.T. (Consorzio Sviluppo Industriale di Tolmezzo), che provide all'esecuzione di opere di manutenzione straordinaria. A seguito della realizzazione della nuova linea Pontebbana il raccordo tra binario di corsa e scalo è stato rimosso per cui non c'è più il collegamento con l'infrastruttura ferroviaria nazionale.

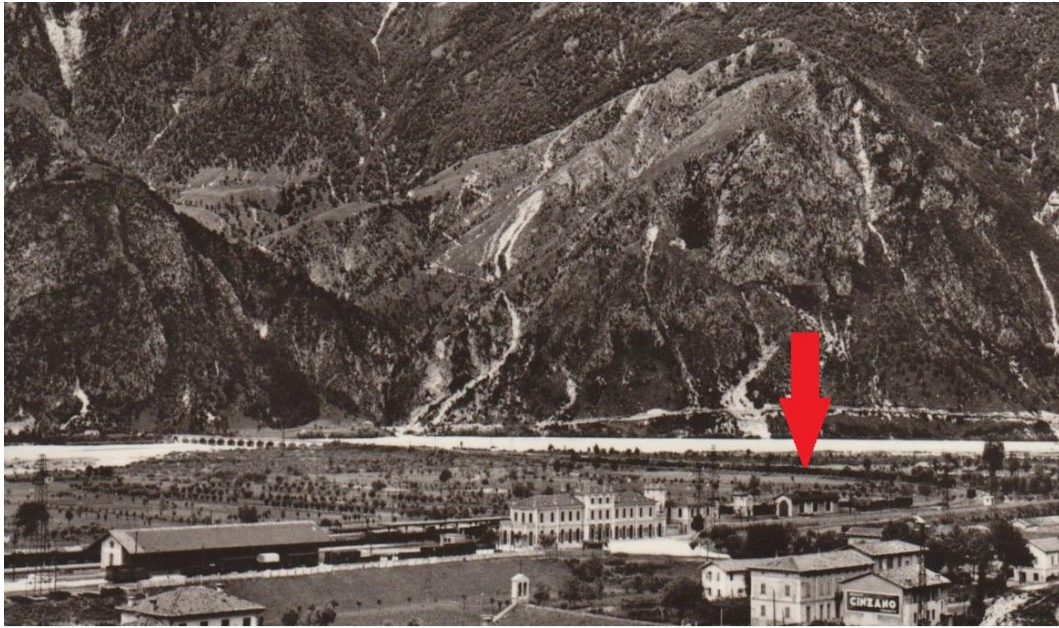


Foto storica della stazione di Carnia sullo sfondo rimessa locomotive ora demolita

PROGETTO DI VALORIZZAZIONE SCALO FERROVIARIO DI CARNIA

Nel 2012 – dopo la più che ventennale esperienza della Sezione Appassionati Trasporti del Dopolavoro Ferroviario di Udine che aveva tentato invano di recuperare la linea – un gruppo di appassionati di trasporto ferroviario ha costituito l'Associazione “Vecchi Binari FVG” che ha tra gli scopi sociali anche la valorizzazione del patrimonio e delle infrastrutture ferroviarie della regione.

L'Associazione ha nella sua disponibilità diversi mezzi ferroviari storici e non (che verranno elencati e descritti in seguito), molti dei quali custoditi presso il deposito del partner istituzionale Ferrovie Udine Cividale S.r.l.

Nel mese di gennaio 2020 ha allestito nella sala d'attesa di Carnia, con il patrocinio del comune di Venzone, una mostra fotografica per i 140 anni della ferrovia Pontebbana ed è in attesa di ricevere in comodato d'uso da R.F.I. locali all'interno della stazione stessa, per crearvi la propria sede associativa.

Inoltre il Co.S.in.T., con istanza prot. 533 del 17 febbraio 2014, ha autorizzato l'Associazione, a compiere opere di sfalcio dell'erba e taglio di piante dell'intera tratta Carnia-Tolmezzo, riservandosi di valutare ulteriori autorizzazioni sulla base degli accordi agli atti tra l'Associazione e gli Enti locali che operano sul territorio e a seguito di specifiche e concrete proposte progettuali.

Qualora le proposte e gli studi dell'Associazione fossero considerate, si potrebbe procedere con gradualità all'inizio di attività volte a creare interesse sull'utilizzo dell'infrastruttura.

In una di queste è previsto l'utilizzo di speciali biciclette (ferrociclo) che siano in grado di muoversi lungo il binario come se fossero un rotabile ferroviario.

Questa attività (a scopo dimostrativo) si potrebbe svolgere da subito sul fascio binari di 800 metri circa (privo di attraversamenti a raso), percorrendolo in andata e ritorno senza la necessità di onerose manutenzioni.

In una fase successiva, con l'aumento di visitatori e un incremento della disponibilità di capitali, si potrebbe pensare anche alla costruzione di una vera e propria rimessa locomotive riprendendo lo stile di quella demolita in seguito ai

gravi danni subiti dal terremoto del 1976. Al suo interno sarebbero ricoverati i mezzi d'epoca e potrebbe essere utilizzata come area espositiva; l'area in questione è tuttora collegata al piazzale della stazione tramite un sottopasso pedonale.

In una fase ulteriore, si potrebbe anche pensare a ricollegare, a seguito stipula di apposito contratto con R.F.I., lo scalo stesso con la rete nazionale, posando un binario di circa 50 metri che colleghi l'attuale tronchino ora adibito al transito di treni cantiere.

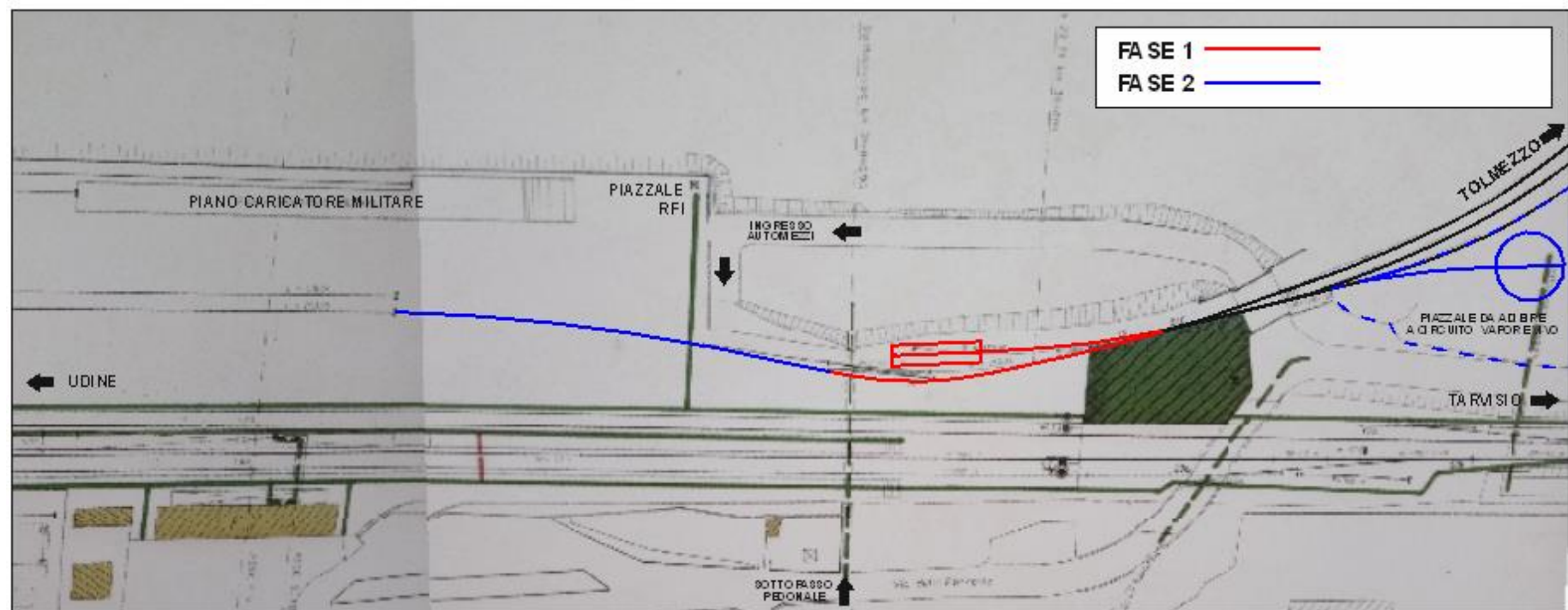
In questo modo si permetterebbe l'utilizzo dell'area per i servizi accessori dei treni delle Imprese Ferroviarie che espletano anche servizi turistici, dando così la possibilità di far entrare eventuali treni storici o turistici anche di altre Imprese Ferroviarie come Fondazione F.S.; si potrebbe provvedere alla posa di una colonna idraulica per il rifornimento delle locomotive a vapore, che arrivassero alla stazione di Carnia, oltreché in un'ottica di supporto logistico alla vicina ferrovia turistica Gemona-Sacile priva di tali spazi, e magari in futuro anche per la ferrovia Carnia-Tolmezzo.

Si potrebbe anche costruire un piccolo memoriale, che insieme a un vecchio carro merci statico dell'epoca, ricordi i tragici eventi della Shoah e delle deportazioni che hanno tristemente coinvolto anche questa stazione come testimonia la lapide esposta all'ingresso della stessa (vedi foto di seguito).



Lapide esposta all'ingresso della stazione

PLANIMETRIA STAZIONE DI CARNIA AREA DEGLI INTERVENTI



SVILUPPO FUTURO PER LO SCALO DI CARNIA E I TRENI TURISTICI D'EPOCA

Qualora venissero effettuati gli interventi di ripristino del binario di raccordo, lo Scalo di Carnia potrebbe diventare la sede logistica per i treni d'epoca che svolgono il servizio turistico sulle linee che sono presenti sul territorio. Oltre alla Pontebbana si può facilmente raggiungere la Gemona - Sacile. Da sottolineare che nella composizione dei treni può essere previsto l'inserimento di carri merci atti al trasporto bici per ampliare il servizio a supporto delle piste ciclabili come la Alpe Adria o la FVG3 tra Gemona e Maniago.

Va da sé che l'area dello Scalo può sicuramente essere di supporto allo sviluppo del servizio turistico sulla linea Carnia – Tolmezzo nel momento essa venga rivalorizzata (con decreto N°159 del 18/11/2020 l'intera tratta è stata ritenuta dalla locale soprintendenza di particolare pregio storico-culturale paesaggistico e turistico come individuato dalla legge 9 agosto 2017, N° 128). I consolidati esempi europei confermano che le ferrovie turistiche favoriscono incremento dell'economia locale. Le aree attraversate dai treni turistici beneficiano di ricadute economiche per tutti i settori utilizzando le infrastrutture esistenti, evitando quindi l'occupazione di nuovo suolo e valorizzando le opere d'arte che, molto spesso, sono veri e propri capolavori dell'ingegneria del secolo scorso.

RIPRISTINO DEL PIANO DEL FERRO ED EVENTUALI ESPANSIONI

Attualmente il piano del ferro dello scalo è costituito da un fascio a tre binari con rotaie da 50 kg/m con traverse in legno della lunghezza di 800 metri circa.

L'armamento (l'insieme di massicciata, rotaie e traversine) è ancora in discrete condizioni e per l'utilizzo del ferrociclo non necessitano di particolare manutenzione se non la pulizia della vegetazione che l'ha infestata negli ultimi anni.

Nell'ottica di riuso dell'area come funzionale al servizio turistico sulla Gemona-Sacile o altre tratte con trazione a vapore, è stata individuata un'area per il posizionamento della piattaforma girevole (spostandone magari una inutilizzata in qualche altra stazione della regione...) atta alla giratura delle locomotive. Questo necessiterà di un collegamento con binario dedicato che verrà poi dotato di fossa di visita per le operazioni accessorie di accudienza e di colonna idraulica per il rifornimento d'acqua. In alternativa, visti gli spazi disponibili si potrebbe valutare la costruzione di un "triangolo ferroviario" atto all' inversione delle locomotive.



Esempio di piattaforma girevole per locomotive

EDIFICI AD USO ESPOSITIVO-MUSEALE

Attualmente nell'area non è più presente nessun edificio. Durante le fasi di costruzione dello scalo è stata demolita la storica rimessa locomotive della Società Veneta e il fabbricato del magazzino merci.

Per poter completare e rendere fruibile al meglio l'area, diventa necessario dotarla anche di fabbricati dedicati. La costruzione di un edificio da destinare alle esposizioni di rotabili, permettendo la conservazione al chiuso dei mezzi più datati, permetterebbe anche di ottenere locali di servizio per gli addetti e i servizi igienici indispensabili per l'apertura al pubblico.

Data l'attuale estensione del lotto a disposizione, sarà possibile l'inserimento di una tipologia come nella foto di seguito allegata. Per abbassare i costi di

costruzione potrà essere riprogettata in legno o in acciaio modulare, pur mantenendo la stessa volumetria e stile tipicamente ferroviario.



Esempio di rimessa da adibire ad uso espositivo museale

ELENCO MATERIALE ROTABILE IN DISPONIBILITÀ

Attualmente sarebbe già disponibile una discreta quantità di rotabili preservati da esporre nell'area.

- Locomotiva Henschel T3 SV321 anno 1906 (da revisionare)
- Carrozze (due) a carrelli tipo Breda anno 1932 (da revisionare)
- Draisina Fiat 500 (funzionante)
- Ferrociclo a due posti (funzionante)
- Carrello a leva di proprietà FUC (funzionante)
- Automotrice AD 803 di proprietà FUC (funzionante) 1958
- Locomotore DE424 di proprietà FUC (da revisionare) 1958
- Carro merci KkLmm di proprietà FUC (restaurato) 1904
- Carro cisterna di proprietà FUC (restaurato) 1996



Locomotiva Henschel T3 (anno 1906, in dotazione) e carro merci + cisterna FUC



Locomotore DE424 (anno 1958) FUC



Carrello a leva proprietà FUC



Ferrociclo (in dotazione)



Motocarrello Fiat 500 (in dotazione)

ESEMPI DI PERCORSI TRENO+BICI

In collaborazione con Trenitalia, Fondazione F.S. o FUC, almeno nei fine settimana o altri giorni festivi di primavera/estate, si potrebbe istituire in andata e ritorno con orari prestabiliti (una o due coppie al giorno), treni con materiale storico con annesso spazio biciclette, in partenza da Carnia verso Gemona e poi in direzione Maniago, mettendo così in connessione la Pontebbana con la Pedemontana (quest'ultima scarsamente utilizzata se si eccettuano i treni storici), principalmente al servizio del ciclo turismo.

Partenza da Carnia con fermate a Venzone, Gemona, Cornino, Forgaria, Pinzano, Castelnuovo del Friuli, Travesio, Meduno, Fanna Cavasso N., Maniago, Montereale Valcellina e ritorno, questo treno potrebbe essere denominato “treno delle prealpi Carniche” o “prealpi carniche express” andando di fatto proprio a segnare il confine geografico delle prealpi stesse; lungo il percorso possibilità di fermata in tutte le stazioni e scarico delle bici per raggiungere i siti segnalati.



Automotrice AD 803 proprietà FUC (anno 1958)

BILANCIO ECONOMICO

Per contenere al massimo il livello di spesa iniziale, potrebbe essere utile riuscire a stipulare un eventuale contratto di noleggio o in prestito per alcuni ferrocicli, prima di acquistarli definitivamente.

La vicina Associazione austriaca “verein Gailtalbahn” con sede a Kötschach-Mauthen, con la quale esiste già un rapporto di amicizia, rappresenterebbe un valido supporto per poter ottenere i mezzi di cui sopra. Successivamente con questa Associazione si potrebbe trovare un’intesa di partenariato per l’accesso a eventuali finanziamenti per le varie fasi di progetto descritte che potrebbero trovare riscontro nella “strategia CLLD HEurOpen” Interreg Italia-Austria per tramite del gruppo di azione locale Open Leader, o altri eventuali bandi.

CONCLUSIONI

L’Associazione auspica di poter trovare sostenitori alla loro iniziativa, per poter valorizzare questa parte di infrastruttura che è interconnessione tra due storiche linee ferroviarie: la Pontebbana e la Carnica.

Come nel passato hanno permesso lo sviluppo economico dei territori attraversati, così potrebbero rappresentare un importante elemento di rilancio per la diffusione di un turismo sostenibile, che ben si andrebbe ad integrare nel contesto turistico della ferrovia Gemona-Sacile insieme all’intero comune di Venzone (uno dei borghi più belli d’Italia), che già viene coinvolto nella programmazione dei treni storici di Fondazione F.S. e coordinati dalla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.