

F.T.M.C.T.

Ferrovia Turistico Museale Carnia-Tolmezzo

1) Come nasce l'idea del servizio turistico sulla Carnia - Tolmezzo:

Nella metà degli anni '80, del secolo scorso, è stata ripristinata la tratta ferroviaria che conduce a Tolmezzo dalla stazione ferroviaria di Carnia sulla linea Pontebbana (Udine – Tarvisio – Austria). All'epoca i lavori furono eseguiti dalla CTF del Geom. Demartis di Udine, che l'Associazione ha avuto il piacere di conoscere proprio in quei momenti, e durante uno dei nostri frequenti colloqui, proprio il geom. Demartis, ci ha illustrato l'idea di poter effettuare un servizio turistico sulla linea in via di ripristino, magari con un treno ristorante circolante la sera, il tutto in collaborazione con l'associazione di cui si rappresentava ovvero la SAT del DLF di Udine. Quel primo discorso è poi rimasto tale, non venendo realizzato anche perché i tempi non erano maturi; poi il tempo e varie vicende hanno cancellato ogni buon proposito. Nel 1998 il servizio sulla linea viene interrotto a causa di danneggiamenti subiti ad alcune strutture dopo un'alluvione che ha colpito anche la zona attraversata dalla ferrovia, quando ormai sembrava del tutto persa la storica linea carnica, ecco che nel 2002 leggiamo sulla stampa che sarebbero iniziati lavori di ripristino, ancora una volta finanziati dalla Regione FVG a favore dello sviluppo industriale della zona, lavori che sarebbero stati realizzati sempre dal Geom. Demartis. Immediatamente ripristino i contatti con lui e con grande entusiasmo ricevo un parere del tutto favorevole ed un grande incoraggiamento a portare avanti l'ormai storica idea oltre naturalmente alla sua personale collaborazione.

2) Nasce la FTMCT:

Nel 2003 si avviano i primi contatti con chi poteva essere interessato ad un'iniziativa di questo tipo, in primis il DLF per il supporto logistico, con altri 5 Amici fondiamo l'Associazione Semplice FTMCT, da subito presieduta dal Geom. Montanaro Quadro Dirigente della FUC (Ferrovia Udine Cividale) e contestualmente ci rivolgiamo al Geom. Somma Direttore del COSINT per illustrare la nostra iniziativa. Il Geom. Somma fin da subito, pur esprimendo un parere di massima favorevole all'iniziativa, pone come vincoli il cercare altri enti interessati all'iniziativa per valutarne il consenso, il fatto che prioritario sia il trasporto merci e naturalmente che il COSINT non si occupa di iniziative turistiche.

3) Inizia l'attività:

Fin da subito è stata nostra cura informare dell'iniziativa i Sig.ri Sindaci dei tre Comuni interessati ovvero Tolmezzo, Amaro e Venzona, in seguito la Regione, la Provincia, la Comunità Montana, alcuni Assessorati sia dei Comuni che della Regione, gli Uffici del Turismo e la Stampa con vari interventi sui giornali, radio locali, RAI e televisioni.

Grazie a questa campagna informativa abbiamo raccolto le prime adesioni di Amici della Rotaia e sostenitori anche da fuori regione; contestualmente si sono seguiti i lavori di ripristino ricavando un notevole archivio fotografico sull'avanzamento dei lavori e ci siamo interessati per iniziare a costituire la raccolta di rotabili di interesse storico per svolgere il previsto servizio.

Si è inoltre avviata una solida collaborazione con l'Associazione Austriaca, NBiK, della quale nel tempo ne sono diventato rappresentante in Italia, ed abbiamo svolto un'intensa attività divulgativa anche verso altri paesi d'Europa, da dove ci sono arrivati diversi riscontri favorevoli. Intanto in Carnia terminati i lavori del "Primo Lotto", ovvero la ricostruzione integrale del tratto Carnia – Amaro, l'avvio del "Secondo Lotto", Amaro – Tolmezzo, inspiegabilmente tardavano ad avviarsi, sentito il COSINT era sorto qualche problema ma ci veniva anche mostrato un progetto di riqualificazione dell'area ferroviaria di Tolmezzo, dove era stata inserita anche la pensilina ed un treno passeggeri; tutto questo ci ha fatto ragionevolmente pensare che i "problemi" citati si sarebbero risolti e che anzi la nostra proposta era più che favorevolmente vista al COSINT.

L'attività di preparazione è quindi continuata con nuovi stimoli, sono state contattate diverse aziende ferroviarie, fino in Croazia, alla ricerca di materiale ferroviario interessante per il servizio da svolgere; venivano elaborate nuove idee quali ad esempio per l'uso della tratta nella stagione in cui non si sarebbe svolto il servizio con il treno, adottare le "bici su rotaie", utilizzabili praticamente tutto l'anno, si riconsiderava anche la possibilità del "treno ristorante", l'uso didattico per le scuole tecniche con la messa a disposizione di una ricca biblioteca avuta come donazione, si sono effettuate due visite ad impianti ferroviari (Cervignano e Merano), una conferenza all'Università di Gorizia e varie partecipazioni a mostre con postazioni della FTMCT.

Si è anche intrapresa una interessante collaborazione con l'ufficio di Udine del Ministero dei beni Culturali, volta al recupero dei due "sopravvissuti" caselli ferroviari, così da mantenere in opera le ultime due strutture più caratteristiche della linea ferroviaria, dove all'interno poteva essere organizzata la sede dell'associazione con l'annessa biblioteca raccolta fotografica, documentaristica e di cimeli ferroviari.

4) L'"Affidamento" della linea:

Nel 2008, grazie all'interessamento dell'allora Presidente del COSINT il Dott. Renzo Tondo, arriva una grande sorpresa: il Direttore del COSINT ci invia una lettera dove ci comunica che il Consiglio del Consorzio si è espresso favorevolmente in merito all'affidamento alla nostra associazione della linea, questo in quanto l'interesse primario, ovvero di riaprire al traffico la tratta, è decaduto, in particolare la Cartiera di Tolmezzo sembra aver escluso l'interesse per il trasporto via ferro dei materiali per lo stabilimento. Nella stessa missiva ci viene chiesto un "piano finanziario" che abbiamo fornito subito dopo. Contestualmente a tutto questo però ci siamo accorti che nel frattempo erano stati eseguiti alcuni lavori proprio lungo il tratto di recente ricostruzione: ovvero è stato realizzato un recinto, ad Amaro, a cavallo della ferrovia (dove poi sono stati messi a dimora degli Asini) ed era stato predisposto un "basamento" per un'antenna per la telefonia esattamente sulle rotaie. Ci siamo subito fatti avanti con il COSINT, chiedendo chiarimenti ed ottenendo lo spostamento dell'antenna e rassicurazioni sul fatto che il recinto per il passaggio del treno sarebbe stato rimosso o comunque reso apribile.

Contemporaneamente abbiamo portato a Tolmezzo il primo veicolo della FTMCT ovvero un motocarrello FS tipo Fiat 500, subito reso funzionante anche per iniziare a procedere al diserbo della linea.

E poi?..... Nulla! Il COSINT, nella persona del suo Direttore non era più raggiungibile, si intendeva andare a stipulare una convenzione per l'uso in sicurezza della linea ferroviaria e venivamo sempre rimandati "alla prossima settimana", i contatti con altre personalità sempre più inconcludenti.

5) La legge regionale.

Visto che l'argomento del turismo ferroviario ha interessi ben più vasti in regione, nella primavera del 2009 si è tenuta a Trieste un'audizione avanti alla 6° Commissione, durante la quale è stata presentata la Proposta di Legge n°14 a favore della "Valorizzazione della rete ferroviaria regionale a scopo turistico culturale", proposta che dopo più che favorevoli intenti iniziali verso una rapida approvazione si è vista rimandare ai promotori con un sacco di obiezioni, tanto da doverla quasi riscrivere. Questa sarebbe stata la chiave di svolta per la FTMCT, in quanto avrebbe permesso un sollecito finanziamento per avviare l'attività, sotto l'egida della Regione FVG stessa.

6) Il piano finanziario:

Considerati tempi lunghissimi, ben oltre ogni previsione, con cui si sviluppa il lavoro che si va proponendo, per iniziare quantomeno a predisporre i lavori di ripristino della tratta Amaro Tolmezzo, abbiamo ottenuto la disponibilità di alcune ditte di lavori all'armamento per la fornitura di rotaie e traverse usate, la disponibilità di alcune banche a contribuire ai lavori, la valutazione della possibilità di far eseguire i lavori dal Genio Ferrovieri a costi praticamente irrisori, una promessa di contributo da parte della Provincia di Udine e non

bisogna trascurare che con il pattuito "paternariato" con l'associazione austriaca si sarebbe potuto accedere a finanziamenti europei.

7) La situazione attuale:

Malgrado tutto questo, alla fine del 2009 finalmente veniamo ricevuti dal Geom. Somma e durante l'incontro è emersa una novità piuttosto "allarmante": ci viene fatta una proposta di poter usare la sola tratta "ricostruita", mentre per il secondo tratto gli interessi del COSINT vedevano una diversa destinazione del sedime ovvero l'impianto di una condotta per trasferire i liquami della zona ind. Di amaro al depuratore di Tolmezzo. Ovviamente la nostra risposta non poteva che essere negativa, ed alla luce di questi eventi abbiamo sollecitato i Politici che ci appoggiano per fare un intervento verso il consorzio tolmezzino. L'intervento richiesto si è subito concretizzato con un'interpellanza al Consiglio Regionale, ed è di questi giorni la risposta del COSINT, come ampiamente riportato sulla stampa locale.

8) Conclusioni e nostre deduzioni:

Il COSINT è l'ente proprietario della struttura ferroviaria e naturalmente ha la sovranità assoluta sui destini dell'impianto, la nostra proposta sicuramente non è inseribile nelle priorità di un Consorzio per lo Sviluppo Industriale, indubbiamente l'ultima parola spetta ai responsabili di quel ente e, fin dall'inizio della nostra attività, ci è stato rimarcato che non è negli interessi primari lo sfruttamento turistico di un impianto industriale e che comunque al Consorzio la nostra "operazione" non sarebbe dovuta costare nemmeno 1,00€.

Le recenti problematiche sollevate dal COSINT sono purtroppo proprio relative ai costi da sopportare per la messa in sicurezza dell'impianto, costi che devono per forza di cose ricadere sul COSINT, prevedendo una spesa stimata in 300.000€ somma sicuramente non disponibile nei bilanci del consorzio ed a loro dire nemmeno in Regione.

Inoltre sono state sollevate delle obiezioni in merito alle responsabilità penali che ricadrebbero unicamente sul COSINT.

Il raccordo ferroviario è stato definitivamente scollegato dalla rete nazionale per cui prevederne un ripristino è cosa veramente difficile, sono stati spesi molti soldi pubblici per ricostruire il primo tratto, con un lavoro altrettanto buono anche se meno radicale, meno di 600 mila Euro, si potrebbe rivedere il treno a Tolmezzo, il capoluogo carnico avrebbe sicuramente un incremento di visitatori ed anche di turisti, un ritorno economico "diretto" ovvero guadagnerebbero bar, ristoranti, alberghi, la Carnia guadagnerebbe un altro museo, ai giovani della zona verrebbe offerta una nuova opportunità con l'adesione all'associazione per impegnare il tempo libero, tutto sommato portando sicuri benefici alla collettività ed un importante ritorno d'immagine, sfruttando questa iniziativa come "porta turistica" per l'intero territorio montano; infatti non bisogna dimenticare che il primo tratto, nella zona di Amaro, è vicinissimo all'autostrada e quindi il solo transito del treno è una grande immagine pubblicitaria; al Cosint stesso verrebbe versato un affitto per la ferrovia che anche se modesto sarebbe comunque più del nulla percepito fino ad ora, l'uso che ne vorremmo fare ne vedrebbe la fruizione lungo tutto l'arco dell'anno (come già detto prima con i treni poi con le biciclette), e con un po' di lungimiranza ci sarebbe la naturale conservazione di una struttura che potrebbe ritornare utile in qualsiasi momento.

Negli ultimi anni la ferrovia vive di una seconda giovinezza, la saturazione delle strade, i costi dei carburanti, le problematiche ambientali non fanno altro che favorire il ritorno al treno, in Italia, come al solito, di queste cose ci si accorge sempre troppo tardi, ma ultimamente in varie parti del paese sono state ripristinate linee dimesse, sono nati molti operatori privati che sostituiscono le FF.SS. nei servizi da loro definiti non produttivi, diverse opportunità, anche per reperire finanziamenti, sono proposte verso il ripristino di collegamenti ferroviari, ad esempio un grande progetto denominato "Alpi" prevede il finanziamento da parte del Ministero dell'Ambiente proprio di opere volte a sviluppare i collegamenti ferroviari a cavallo delle Alpi; questo è molto altro ancora dovrebbe far rivedere le posizioni ostative poste in essere dal COSINT verso il mantenimento della struttura anche tenendo conto che il nostro lavoro si basa sui principi del "no profit", e che un giorno, a guadagnarci per tutta la Carnia, potrebbe proprio essere il COSINT.

Infine la problematica della responsabilità è per noi un puro pretesto per non fare, è infatti ovvio, naturale, normale che le responsabilità penali ricadano sul proprietario dell'impianto, ma visto che non si ha a che fare con degli sprovveduti ma bensì con persone responsabili se non addirittura ex amministratori di ferrovie VERE, visto che siamo i primi interessati affinché l'iniziativa abbia successo, e visto che solo una catastrofe naturale potrebbe intaccare le responsabilità di cui si parla, invitiamo sentitamente il Geom.Somma il Presidente del COSINT e tutto il suo Consiglio a rivedere le proprie posizioni, aprendo un serio e sereno tavolo di trattative per concederci quanto darebbe prima di tutto proprio a loro lustro e prestigio.

Prima di chiudere queste righe desideriamo inoltre far presente al Sig Somma che il DLF di Udine, è un istituzione presente da molti anni sul territorio dell'intera provincia con sedi distaccate a Tarvisio, Pontebba, Gemona e Cervignano, si occupa di un innumerevole varietà di iniziative culturali, turistiche e sportive di rilevanza nazionale, ha un importante agenzia viaggi collegata con i migliori Tour Operator, da sempre si avvale della preziosa collaborazione di volontari che a titolo assolutamente gratuito prestano la loro opera nel tempo libero; i volontari molte volte non sono "Ferrovieri o Ex Ferrovieri" ma semplici appassionati dei vari settori d'interesse, nelle varie sezioni molti giovani trovano validi motivi di aggregazione e socializzazione. Spero con questo di aver chiarito al Sig. Somma che la tradizionale immagine del dopolavoro composto da anzianissimi giocatori di bocce è soltanto un'appassita immagine del passato.

Due anni fa' è mancato il Geom. Demartis, ci rimettiamo anche a Lui affinché ci aiuti, dall'alto dei lidi celesti ove si trova, ad aprire menti e cuori dei pochi ma potenti che strenuamente ci remano contro.

Per l'Associazione

Franco Montanaro

Roberto Chiandussi,

Udine 27/01/2010.