



Sbuffi di fumo

*La ferrovia Monfalcone-Cervignano.
Le cause storiche ed economiche di una polemica
fra Gorizia e i centri della pianura*

*di Donatella Cozzi**

Lo sviluppo ferroviario nei territori della Principesca Contea di Gorizia e Gradisca può essere suddiviso in due momenti cronologicamente distinti. La prima fase fu quella della costruzione della "Ferrovia Meridionale" e del tronco di collegamento con Gorizia e Udine. La "Meridionale", com'è noto, fu realizzata per collegare Vienna con il suo porto adriatico, Trieste. Avviata alla metà dell'800 come impresa statale, essa fu portata a termine fra il 1857 e il 1859 appunto dalla *k.k. Priv. Südbahn Gesellschaft*. La seconda fase, invece, iniziò alla fine degli anni '80 e nei primi anni '90, quando venne progettata e costruita la congiunzione fra la "Meridionale" e la Bassa friulana, la Monfalcone-Cervignano, tronco austriaco del nuovo collegamento diretto fra Trieste e Venezia; e proseguì poi, nei primi anni di questo secolo, con la realizzazione della ferrovia "Transalpina", seconda congiunzione con l'interno della Monarchia, che si inserì nel complesso di linee dei Tauri e delle Caravanche (1).

In questo articolo ci occuperemo in particolare della costruzione della linea Monfalcone-Cervignano, e delle polemiche che accompagnarono la realizzazione di questo progetto: cercheremo di illustrare i motivi per cui i comuni della pianura (Monfalcone, Ronchi, Cervignano), pur con qualche divergenza - come vedremo - sul tracciato, ne caldeggiarono la costruzione, mentre Gorizia, invece, manifestò contro di esso una forte ostilità.

Occorre premettere che già nella fase di progettazione del collegamento fra la "Meridionale" e Udine era stato sollevato il problema dei collegamenti fra l'alta e la bassa pianura goriziana. Allora, da parte della pianura, era stata espressa la preoccupazione che un tracciato ferroviario ad essa troppo sfavorevole (inizialmen-

1) Per la "Meridionale" cfr. G. Roselli, *Trieste e la ferrovia meridionale*, Trieste 1977; per le linee regionali, Id., *La ferrovia Trieste-Buie-Parenzo e i problemi ferroviari dell'Istria e di Trieste*, Trieste 1972.

* La stesura finale dell'articolo è stata fatta con la collaborazione di Silvano Benvenuti.

te godeva credito l'ipotesi di realizzare la congiunzione con Gorizia attraverso il Vallone) potesse danneggiarla ed emarginarla economicamente. Ed erano state avanzate delle proposte di tracciati alternativi, che per Gorizia prevedevano soltanto un raccordo supplementare, mentre la linea principale avrebbe dovuto raggiungere direttamente Udine, o lungo la direttrice Sagrado-Versa-Palmanova, oppure più a Sud, unendo Monfalcone a Palmanova attraverso Pieris (2).

Ma, com'è noto, non se ne fece nulla, e quindi il completamento della "Meridionale", realizzato alla fine seguendo l'attuale percorso Monfalcone - Sagrado - Gorizia, lasciò irrisolto il problema di una più diretta comunicazione fra la Destra Isonzo e i centri urbani di Trieste, Gorizia e Udine.

Successivamente, la stasi degli investimenti, conseguente al crollo della Borsa di Vienna del 1873, bloccò, come si sa, per oltre un decennio lo sviluppo ferroviario nei territori dell'Impero. Così dei collegamenti ferroviari attraverso la parte meridionale della pianura goriziana si ricominciò a parlare solo alla fine degli anni '70, ma, come tenteremo di mostrare brevemente, il problema della creazione di questa infrastruttura ferroviaria si inserì questa volta in un contesto economico e sociale, ma anche politico-nazionale, notevolmente mutato rispetto agli anni '50.

Il distretto di Cervignano, sorto dall'unione dei distretti di Aiello e di Monastero, era la più estesa zona agricola della pianura della Contea. Esso aveva conosciuto fino alla metà dell'Ottocento una notevole prosperità agricola. E se i contatti commerciali più intensi continuavano ad essere, come nel '700, quelli con il Friuli occidentale e con il Veneto, considerevolmente cresciuti erano anche i rapporti con Trieste, città in espansione, verso la quale sempre di più ci si rivolgeva per l'esportazione della ricca produzione vinicola locale. I legami e gli scambi economici con Gorizia erano invece rimasti sempre modesti, ma l'identità di lingua, di cultura e di valori dei ceti agrari dominanti (scarso era ancora il peso a Gorizia della borghesia urbana commerciale e delle libere professioni) era sufficiente a dare il senso di una comunanza di fondo fra il capoluogo e i vari territori della pianura.

La crisi agraria degli anni '50, provocata dalle malattie che colpirono dapprima la produzione vinicola (ciò che determinò la perdita del proficuo mercato di Trieste, il quale si orientò verso i vini istriani e dalmati), e in seguito quella del baco da seta, modificò radicalmente la situazione precedente (3). Già di per sé grave, in quanto aveva investito un sistema agricolo ed economico arretrato, la crisi venne successivamente dilatata dalla delimitazione dei nuovi confini nel 1866, in quanto i nuovi vincoli doganali privarono il Cervignanese dei tradizionali sbocchi commerciali di Palmanova e Udine.

Sebbene dopo il 1866 il paese di Cervignano (come, in misura inferiore, Cormons e Gradisca) traesse un certo beneficio dal fatto che cominciò a configurarsi come centro urbano di scambio e di mercato, proprio in virtù della perdita dei mercati di Palma e di Udine, e alla conseguente crescita della circolazione delle merci all'interno del distretto, e per quanto sorgessero alcuni piccoli stabilimenti indu-

2) cfr. "Annotatore friulano", 2 e 9 luglio 1857.

3) Per la situazione economica di Gorizia nella seconda metà dell'Ottocento, cfr. S. Benvenuti, *L'evoluzione dell'economia goriziana*, in *Gorizia: spazio e società*, a cura dell'AIIG-IRRSAE, Gorizia 1982; per un quadro della situazione della proprietà terriera nella crisi degli anni '80, cfr. S. Benvenuti, *Da "peccatori" a "depravati". Note sull'emigrazione dalla provincia di Gorizia (1878-1891)*, in "Qualestoria", n.s., dic. 1982, n.3, pp. 60-61.



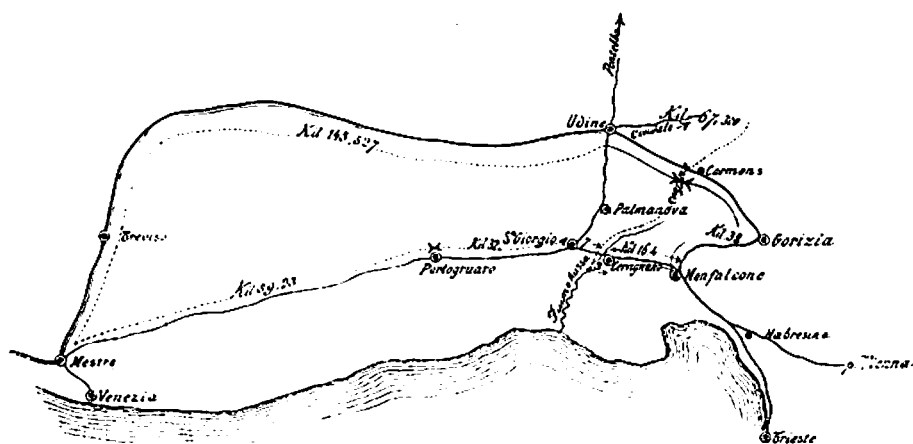
La stazione di Monfalcone in una cartolina del primo 900 (Fototeca CCPP).

striali (4), la situazione economica complessiva della zona andava continuamente peggiorando. Dopo il cattivo raccolto del 1879 cominciarono ad emergere anche le conseguenze sociali della prolungata crisi, e si diffusero progressivamente la miseria endemica, la disoccupazione, l'alcolismo e la pellagra. Così, tra la fine degli anni '70 e la fine degli anni '80 il Cervignanese venne - assai più duramente delle altre aree della Contea - investito dall'esodo migratorio verso l'America, segnale drammatico questo, della decadenza economica che ormai travagliava in modo cronico la zona (5).

Si può ben capire perciò come il ceto commerciale e imprenditoriale cervignanese accogliesse con grande fervore il ventilato progetto di congiunzione ferroviaria con Trieste (e con Venezia). Lo scalo fluviale sull'Aussa, che garantiva un quotidiano collegamento con Trieste, era reputato ormai del tutto insufficiente, e quindi Cervignano con sempre maggior forza e decisione, sostenuta dal consenso degli altri comuni della bassa pianura, cominciò a premere per la realizzazione della nuova ferrovia, ritenuta strumento indispensabile per risollevare "le Basse" e riportarle all'antica prosperità.

Ben diverso fu invece l'atteggiamento assunto da Gorizia di fronte a questa via di comunicazione. Il capoluogo provinciale aveva conosciuto fra il 1860 e il 1880 un

- 4) Per le attività economiche del Cervignanese utili indicazioni si possono trovare presso l'Archivio comunale di Cervignano (d'ora in poi ACC), cartolari rubricati sotto la dizione: I. *Preventivi, tasse, riscossioni di dazi, inventari*; XXIII. *Provvedimenti riguardanti il settore agricolo-sanitario*; VII. *Viabilità, ferrovie*.
- 5) Cfr. "Corriere di Gorizia", 21.11.1889 (sull'emigrazione, "moderno contagio che spopola i paesi") ed il saggio di S. Benvenuti, *Da "peccatori" a "depravati"*, cit.



Le diverse percorrenze chilometriche dei due tracciati (via Udine e via Cervignano) della ferrovia Trieste - Venezia, in un grafico della fine del secolo scorso. (Da Francesco Ogliari, Franco Sapi, *Sbuffi di fumo*, Milano, 1966).

discreto sviluppo. Grazie a Ritter, si era verificato un ampliamento e un potenziamento delle attività industriali, mentre la funzione commerciale della città si era andata rafforzando, in quanto né la zona del Collio, con i suoi vini pregiati, né la vallata del Vipacco, in cui si andava sviluppando la produzione ortofrutticola e la viticoltura, erano state investite dalle malattie e dalla crisi che aveva colpito la bassa pianura. Agli occhi della borghesia urbana italiana (ora molto più consistente) questa situazione, tuttavia, appariva preoccupante. Essa, infatti, dopo il 1866, si dimostrava sempre più attenta a salvaguardare la propria identità nazionale (auspicando in tal senso una più stretta unione con la pianura), e guardava quindi con sospetto una crescita che vedeva Gorizia diventare sempre di più centro di scambi commerciali per i contadini e i piccoli proprietari del suo circondario sloveno, dal quale proveniva anche la maggior parte degli operai occupati nelle fabbriche, mentre di fatto sempre più esili diventavano i rapporti e gli scambi con il distretto di Cervignano (6).

Gli italiani di Gorizia, insomma, sentivano che mentre in città cresceva la presenza ed il peso economico degli sloveni, i legami con il retroterra friulano e italiano si stavano progressivamente allentando, e temeva che tutto ciò in prospettiva finisse per determinare una situazione di debolezza per la loro componente. D'altronde il favore con cui la borghesia liberalnazionale aveva accolto e incoraggiato, alla fine degli anni '70, lo sviluppo industriale nel Gradiscano e nel Monfalconese, non aveva certo contribuito a rendere più solidi i rapporti con questi distretti, poiché aveva alienato ad essa le simpatie di molti proprietari terrieri, preoccupati dei fenomeni di dissoluzione del vecchio ordine economico-sociale che le fabbriche

6) Cfr. S. Benvenuti, *L'evoluzione*, cit. A proposito dei contatti commerciali con Gorizia, così si esprime un relatore al comizio di Cervignano del 12.01.1890, (vedi poi): "Un amico mi assicura che le Basse importano dalla capitale amata - ed amante - solo qualche partita di zucchero e di ferro, qualche cappellino da signora e proteste".

avrebbero potuto innescare (7).

È comprensibile perciò che tutti coloro i quali ritenevano essenziale impedire che Gorizia finisse per gravitare sempre di più nell'area slovena della provincia vedessero come un gran pericolo la costruzione della Monfalcone-Cervignano, che avrebbe contribuito ulteriormente a decentrare il capoluogo dalle correnti di traffico della pianura.

Ma non furono solo coloro cui stava a cuore la fisionomia nazionale della città a fare opposizione. Negli anni '80 Gorizia cominciava anch'essa a risentire della generale recessione economica che aveva colpito l'intera Monarchia. Languivano le industrie, era in crisi il settore serico (che assegnava al capoluogo la funzione di polo di smercio per i bachicultori di tutta la provincia), cresceva la disoccupazione e segnali di stagnazione si cominciavano ad avvertire pure nel campo delle attività commerciali (8). Tutto ciò, quindi, favorì il coagularsi di un dissenso pressoché unanime nei confronti della progettata linea ferroviaria, che, si disse, avrebbe provocato un danno economico gravissimo alla città e ne avrebbe causato la "rovina".

Queste preoccupazioni e questa ostilità, tuttavia, non emersero in seno alla Dieta provinciale. Dopo i primi contatti tra il governo austriaco e quello italiano, che si erano tenuti - mediatore l'ingegnere cervignanese Giacomo Antonelli - nel 1882, la Dieta nel 1885 incaricò l'ing. Stummer di stendere il progetto della linea, e nel 1889 si pronunciò a favore della sua realizzazione. Ciò avvenne perché in quella sede si determinò una convergenza tra i deputati italiani dei comuni e delle borgate della pianura e quelli sloveni, i quali dal canto loro premevano per la costruzione del tronco di collegamento diretto fra Gorizia e la "Meridionale", da realizzare a Postumia o Loitsch (Logaec) attraverso la valle del Vipacco (9).

L'opposizione alla Monfalcone-Cervignano fu quindi un fatto essenzialmente cittadino. Si schierarono contro la ferrovia il "Corriere di Gorizia", organo della borghesia liberalnazionale, con trasparenti (anche se non esplicite) motivazioni di ordine nazionale, la Camera di Commercio che si soffermò invece sulle ragioni di natura economica, e infine il Consiglio comunale, nel quale i due ordini di considerazioni finirono per sovrapporsi. Con una certa cautela e prudenza si mosse soltanto il foglio cattolico "L'Eco del Litorale" (10).

La presa di posizione del Consiglio comunale venne redatta al termine di una serie di riunioni abbastanza tormentate. Il 19.11.1889, nella prima seduta dedicata

(7) L'appoggio all'industrializzazione fu dato soprattutto caldeggiando il progetto elaborato alla fine degli anni '60 dall'ing. Vicentini, di costruzione del canale d'irrigazione Sagrado-Monfalcone. In realtà, fu proprio l'industrializzazione di queste zone, iniziata negli anni '80, ad aumentare la separazione fra Gorizia e la Sinistra Isonzo. Cfr. S. Benvenuti, *L'evoluzione*, cit., p. 11; P. Fragiaco, *Una periferia industriale. Alle origini del decollo economico di Monfalcone (1850-1918)*, Ronchi dei Legionari 1985.

(8) Cfr. "Corriere di Gorizia", 22.10.1889, in cui si fa un quadro della crisi delle industrie di Gorizia e della provincia.

(9) Su questo argomento vedi in particolare l'articolo *Il comizio al Rebek per la ferrovia Gorizia-Logatec*, in "Corriere di Gorizia", 28.1.1890.

(10) Ho consultato, in relazione alla questione ferroviaria, le annate 1889-1894 del "Corriere di Gorizia" e dell'"Eco del Litorale". Dal "Corriere" ho ricavato le notizie, riprese dalla stampa viennese, cui faccio riferimento più avanti. Per quanto riguarda l'"Eco", il giornale si limitò in genere ad informare, senza addentrarsi in commenti. Tuttavia, non mancò di esprimere un certo compiacimento, quando il Consiglio comunale di Gorizia decise di appellarsi all'Imperatore contro la ferrovia (11.12.1889).



Il primo ponte ferroviario di Pieris sull'Isonzo da una cartolina d'epoca (Fototeca CCPP).

all'argomento, a dar voce all'opposizione più intransigente fu il conservatore indipendente on. Marzini. Egli, confutando la relazione presentata alla Dieta da Luigi Pajer, dichiarò che la ferrovia, oltre a causare un danno incalcolabile a Gorizia, non avrebbe giovato significativamente neppure ai comuni direttamente interessati dal tracciato. Il gruppo liberale, che per ragioni di autodifesa nazionale avrebbe volentieri fatto proprie queste posizioni, ma che temeva al tempo stesso di arrivare ad una rottura troppo netta con i "fratelli" del Cervignanese (ciò che dal punto di vista nazionale era altrettanto pericoloso), demandò ad una commissione lo studio delle iniziative da prendere (11). In questa sede, tuttavia, non si riuscì a giungere a conclusioni unanimi e, mentre in città si stampavano dei volantini rivolti alla cittadinanza e si raccoglievano migliaia di firme contro la ferrovia (12), la relazione di maggioranza presentata al Consiglio finì per attenuare l'opposizione, in quanto si limitava a chiedere che prima di costruire la Monfalcone-Cervignano si realizzasse un piano di trenovie locali, indipendenti dalla "Meridionale", che servissero a collegare in modo più stretto Cervignano a Gorizia (13). In aula sorsero nuove divergenze e non si riuscì ad arrivare ad un voto definitivo. Il consigliere liberale Nardini non esitò a dichiarare apertamente che alla Dieta gli sloveni avevano appoggiato la costruzione della nuova ferrovia perché erano interessati a indebolire Gorizia come

(11) "Corriere di Gorizia", 30.11.1889.

(12) Id., 7.12.1889.

(13) Il "Corriere di Gorizia" (14.12. 1889) riporta integralmente la relazione elaborata dalla Commissione composta da Lenassi, Marzini, Nigris, Ritter, Strechel e Vinci. Alla seduta del Consiglio in cui venne letta parteciparono anche delle personalità udinesi.



La stazione di Villa Vicentina (Fototeca CCPP).

centro italiano (14).

A dar forza al partito degli oppositori intransigenti intervenne anche la risoluzione negativa votata dalla Camera di Commercio. Così alla fine, il 23.12.1889, venne redatta una petizione da rivolgere all'Imperatore, in cui si dava corpo in forme esplicite alle proteste e alla contrarietà di Gorizia alla linea (15). Unica voce di dissenso fu quella del conte Coronini, il quale lamentò la miopia della città che voleva imporsi, a suo giudizio, sui voleri e sulle necessità dei comuni della Bassa. Egli confutò tutti i supposti svantaggi del tracciato, e dimostrò come in realtà la crisi che travagliava Gorizia fosse imputabile a motivi che travalicavano la situazione locale, in quanto derivava da cause generali come le spinte protezionistiche, l'eccesso di produzione, l'elevata pressione fiscale e le esorbitanti spese militari, tutti fattori con cui la costruzione della ferrovia aveva ben poco a che vedere (16). Benché godesse di grande prestigio anche fra i liberalnazionali, il Coronini venne duramente criticato per questo suo intervento dal "Corriere di Gorizia" (17).

(14) "Gli sloveni - egli disse - desiderano la decadenza di Gorizia per gravitare verso questa". Cfr. "Corriere di Gorizia", 2.1.1890.

(15) Cfr. "Corriere di Gorizia" 19.12 e 24.12.1889.

(16) Il testo stenografico dell'intervento Coronini in "Corriere di Gorizia", 2.1.1890.

(17) Vedi soprattutto "Corriere di Gorizia", 31.12.1889.

Non abbiamo fin qui accennato alle posizioni che di fronte al progetto ferroviario emersero a Trieste. La linea offriva il vantaggio di ridurre la lunghezza del tragitto Trieste-Venezia di ben 70 km, evitando il lungo giro per Udine-Conegliano-Treviso. Ciò in breve avrebbe permesso a Trieste di battere la concorrenza della città lagunare nel traffico con il Levante, offrendole al tempo stesso un ingresso più diretto verso Occidente. Ma Trieste aveva interesse a ricercare anche un "avvicinamento" con il Monfalconese e con il basso Friuli. Esaurita la funzione di emporio mercantile, e spinta alla ricerca di una alternativa industriale alla crisi che aveva colpito il porto negli anni '60, la città che era priva di un immediato retroterra agricolo, che aveva notevoli problemi di rifornimento alimentare ed era povera di risorse idriche necessarie per alimentare le industrie, aveva cominciato proprio in quel periodo a rivolgere il proprio sguardo alla pianura occidentale, abbondante di corsi d'acqua, fertile e adatta all'insediamento di nuove fabbriche anche per la disponibilità di mano d'opera a basso costo (18).

È naturale pertanto che la stampa triestina caldeggiasse la realizzazione della nuova ferrovia e criticasse aspramente la posizione assunta da Gorizia, che essa giudicò di semplice difesa "campanilistica" (19). La Società degli Ingegneri ed Architetti di Trieste approvò all'unanimità, nel congresso del 27 dicembre 1889, una mozione a favore della direttissima Monfalcone-Cervignano (20), mentre nel marzo 1890, nel presentare al Consiglio comunale di Trieste una relazione sulla questione ferroviaria, l'on. Angeli sottolineò i profondi legami che già univano la città con i distretti di Monfalcone e Cervignano (21).

Incoraggiata da questi appoggi, anche Cervignano decise di scendere in campo per far sentire la voce della pianura e controbattere l'ostilità di Gorizia.

Il 12 gennaio 1890 si tenne nel capoluogo distrettuale una grande manifestazione a favore della ferrovia, cui parteciparono i podestà delle località interessate (22), una rappresentanza della Società Ingegneri e Architetti di Trieste, il rappresentante governativo Giovanni Battista Wingschgau e numerose personalità politiche della provincia. Il successo della riunione fu tale che gli stessi liberal-nazionali di Gorizia dovettero prendere atto dell'importanza politica che assumeva una così vasta aggregazione attorno a questa rivendicazione (23). Tutti i relatori, infatti, sottolinearono con enfasi il ruolo che la ferrovia avrebbe avuto nel risorgimento economico della zona, mentre una commissione venne incaricata di redigere un memoriale da inviare all'Imperatore a sostegno della linea (24).

Dalle informazioni che si possono desumere dalla stampa locale, risulta che le proteste di Gorizia non erano state accolte con molto favore a Vienna, anche perché, mentre la linea Cervignano veniva giudicata importante non solo per motivi

(18) Cfr. P. Fragiaco, *Una periferia*, cit. capp. II e III.

(19) Vedi "Corriere di Gorizia", 24.12.1889.

(20) Cfr. "Corriere di Gorizia", 20.3.1890.

(21) P. Fragiaco, *Una periferia*, cit., p.40.

(22) Monfalcone, Cervignano, Villa Vicentina, Ronchi, Aquileia, Grado, Fiumicello, Turriaco, Ruda, Strassoldo, Campolongo, Pieris, Tapogliano, San Pietro d'Isonzo, Visco, s. Vito, Joannis, Aiello, Terzo, Perteole, Scodovacca.

(23) Il "Corriere di Gorizia" definì l'evento "di importanza storica interprovinciale" (14.1.1890). L'"Eco del Litorale" parlò invece di raduno "pro-Friuli, non pro-Gorizia" (19.1.1890).

(24) "Corriere di Gorizia", ivi.

economici, ma anche per ragioni strategico-militari, la richiesta che il capoluogo provinciale faceva di altre congiunzioni ferroviarie appariva al momento irrealizzabile, data la scarsa disponibilità di fondi (25). Perciò, quando giunse la risposta ufficiale ai due contrapposti memoriali, in cui si affermava che si sarebbe aiutata la pianura badando di non danneggiare Gorizia, tutto lasciò capire che, per quanto riguardava il governo, la vicenda era da considerarsi ormai chiusa, con l'assenso alla costruzione della linea, cui doveva soltanto aggiungersi, in sede legislativa, la definitiva sistemazione degli oneri finanziari e del tracciato (26).

Ma proprio su quest'ultimo punto, cessata la disputa di fondo (la stampa liberale di Gorizia finì per fare buon viso a cattivo gioco, per non aggravare ulteriormente la profonda frattura verificatasi con Cervignano(27)), si aprì una seconda controversia, sia pure di minor portata, relativa al punto di allacciamento della nuova ferrovia alla "Meridionale", a Ronchi o a Monfalcone, alternativa che fino a quel momento non era stata approfondita, essendo in discussione la realizzazione stessa della linea.

A prima vista, considerata la vicinanza dei due centri, si potrebbe pensare che si trattava di una decisione di scarso rilievo, ma in realtà va ricordato come dietro ciascuna delle due ipotesi finirono per ritrovarsi nuovamente degli interessi contrapposti.

A spalleggiare Ronchi, che cercò ovviamente di mettere in campo le ragioni a proprio favore (28), si schierò infatti Gorizia, che si trovò a difendere questa scelta come il male minore, in quanto, sia pure di poco, le permetteva di ridurre la propria distanza dal nuovo tronco ferroviario.

(25) "Corriere di Gorizia", 24.12.1889.

(26) "Corriere di Gorizia", 28.1.1890.

(27) Si vedano soprattutto le considerazioni sviluppate dal "Corriere" il 18.1.1890, auspicando il ritorno alla concordia.

(28) *Relazione della commissione speciale sulla domanda di appoggio della Società d'Ingegneri ed Architetti per la ferrovia direttissima S. Giorgio di Nogaro*. Rel. on. Angeli, pp. 85-88; lettera del 3.3.1899 con allegato un *Promemoria sul miglior punto di allacciamento del nuovo tronco all'attuale linea Trieste-Cormons*, di MANTICA e BRUSCHINA, incaricati dal Consiglio comunale di Ronchi di esaminare i diversi tracciati. Vedi anche un documento della Podesteria di Ronchi del 5.11.1891, inviato alla giunta provinciale di Gorizia, in ACC, XXIV (X) 1891.

Così brevemente possiamo riassumere i termini del confronto tra Ronchi e Monfalcone:

RONCHI

MONFALCONE

Lunghezza Pieris -Ronchi e Ronchi -Monfalcone:
Km 8.000

Pieris - Monfalcone: Km 7.600

Stazione da farsi

stazione già vecchia, da modificare

Terreno pianeggiante

Sulla costa del monte

A livello della campagna circostante

Con area circostante in forte pendenza

Area sgombra da fabbricati

Da un lato coperta di fabbricati

Facilità per la posa di più binari e di attendamenti militari

Impossibilità di costruire parecchi binari

Aria salubre

Esposta alla bora e ai miasmi della sottostante palude

Abbondanza d'acqua

Acqua da innalzare dalle paludi

Raccordo sul rettilineo Redipuglia-San Polo

Brevissimo rettilineo

Minor vicinanza a Trieste

Maggior vicinanza a Trieste



La locomotiva 880-051 del Deposito locomotive di Udine in sosta alla stazione di Cervignano, in attesa di ripartire per Udine al traino di un convoglio commemorativo. (27 maggio 1984)

Trieste, invece, puntò con decisione all'allacciamento a Monfalcone e sostenne questa tesi con l'argomentazione che il Monfalconese era la zona da privilegiare nelle comunicazioni, in quanto era destinata a svilupparsi industrialmente con capitali triestini (29). Anche Monfalcone, naturalmente, si adoperò per conseguire la soluzione più vantaggiosa per i propri interessi, e in tal senso presentò anche un ricorso alla Dieta provinciale di Gorizia, per confutare le tesi di quanti erano favorevoli all'allacciamento a Ronchi (30).

Questa *querelle* durò tre anni e si protrasse fino al 1893 con un'abbondante produzione di memoriali, prove e studi in appoggio all'uno o all'altro tracciato. Per quanto riguarda Cervignano, cui premeva soprattutto la rapida costruzione della linea, la sua podesteria dichiarò la propria disponibilità per entrambe le soluzioni, nell'interesse dei suoi abitanti e dei paesi vicini (31).

L'allacciamento a Monfalcone venne alla fine deciso il 21 marzo 1893 e, oltre al peso politico ed economico delle motivazioni addotte da Trieste, giocò a favore di questa scelta anche la considerazione che l'amministrazione italiana avrebbe acconsentito a trasformare il proprio tronco in linea di prima categoria, dotandola dei necessari requisiti solo se in territorio austriaco questa avesse raggiunto nel modo più celere un centro di movimento commerciale come, appunto, Trieste (23).

Il progetto di legge approvato alla Camera di Vienna (33) prevedeva, congiuntamente al prestito di 1.300.000 fiorini da estinguersi in 75 anni -emesso a condizione che i comuni dei distretti interessati e la provincia di Gorizia si impegnassero ad acquistare le azioni della società concessionaria (34) - una derivazione con trenovia a vapore per Porto Rosega, ed altre due per Aquileia-Belvedere e Villavicentina-Gradisca. La società della "Meridionale" da parte sua rinunciò al diritto di priorità sul territorio attraversato dalla Monfalcone-Cervignano, conferitole con la concessione del 23.09.1858.

Da Monfalcone la linea raggiungeva Pieris, oltrepassava il nuovo ponte di ferro sull'Isonzo, poggiante su sette pilastri di 50 m. di campata, costruito dalla Società alpina di Graz, per continuare fino a Cervignano. Tre anni più tardi si sarebbe completata la congiunzione Cervignano-San Giorgio di Nogaro, realizzando così il collegamento diretto con Venezia.

L'inaugurazione della direttissima Monfalcone-Cervignano avvenne il 10 giugno 1894 (35). Se al momento tutti fecero mostra di accogliere con gioia l'evento, in realtà assai profonda era la lacerazione che la vicenda di questa ferrovia aveva messo in luce e certamente aggravato.

Se ne era avuto un primo segnale già nel corso degli incontri fra gli esponenti liberalnazionali della provincia per la designazione dei candidati alle elezioni parlamentari del 1891. In una riunione di podestà, tenuta a Romans, si verificò una netta frattura fra i fautori del "goriziano" Marani e i sostenitori del "cervignanese" Lovisoni, e benché in minoranza i rappresentanti dei comuni delle "Basse" finirono per imporre il loro candidato: si sostenne che era ora di finirla con il "giogo goriziano", e che era necessario che la provincia si "emancipasse" dalla "schiavitù" (politica, s'intende) in cui la teneva il capoluogo (36). Il risultato fu che, benché i tempi andassero mutando e lo spirito laico e liberale cominciasse a penetrare anche nei piccoli centri della provincia, la vittoria finì per andare ancora una volta al sacerdote candidato dai cristiano-sociali (37).

Innescato (o quanto meno dilatato) dalla polemica sulla ferrovia Monfalcone-Cervignano un velo di incomprensione e di diffidenza scese così a corrodere la reciproca fiducia fra gli esponenti della borghesia liberalnazionale delle Basse e di Gorizia e si protrasse nel tempo, rendendo particolarmente difficile a queste forze, quando alla fine del secolo furono investite dalla serrata polemica sociale del partito cattolico, ritrovare un comune terreno d'intesa.

Anche perché, grazie alla ferrovia, Monfalcone e Cervignano finirono per legarsi economicamente molto di più a Trieste che a Gorizia, la quale - le trenovie locali, come si sa, non vennero mai costruite - vide aggravarsi in tal modo il suo isolamento dai territori della pianura.

(29) P. Fragiaco, *Una periferia*, cit., p. 42.

(30) Ivi.

(31) Ma il permesso per l'edificazione venne inaspettatamente negato dalla giurisdizione di Strassoldo-Muscoli-Pradiciolo, tra la viva indignazione dei cervignanesi. In realtà fu il proprietario del fondo, Pietro Sarcinelli, a fare pressioni in questo senso. La protesta dei concittadini si esprime con un baccano infernale, a suon di bidoni e coperchi, sotto le finestre di Sarcinelli. Allora i progettisti scelsero il fondo sito nel comune di Cervignano. Cfr. *Storia di Cervignano*, Udine, 1981, p. 118.

(32) Consiglio della città di Trieste. Seduta pubblica del 15 marzo 1890, p. 92; "Corriere di Gorizia", 6.4.1893.

(33) Cfr. "Corriere di Gorizia", 21.2.1893, che riporta il protocollo stenografato della seduta parlamentare.

(34) I comuni azionisti della ferrovia furono: oltre alla giunta provinciale (f. 50.000), Cervignano (f. 30.000), Grado (f. 3.000), Campolongo (f. 3.000), Terzo (f. 9.000), Monfalcone (f. 30.000), Scodovacca (f. 5.000), Ruda (f. 5.000), Ronchi (f. 7.000), Joannis (f. 1.000), Perteole (f. 6.000), Muscoli-Strassoldo (f. 3.000), Fiumicello (f. 9.000), Aquileia (f. 9.000), Villa Vicentina (f. 7.000), San Canziano-Begliano (f. 6.000), Turriaco (f. 5.000).

(35) "Corriere di Gorizia", 12.6.1894.

(36) Vedi "Corriere di Gorizia" 12.2 e 19.2.1891.

(37) "Corriere di Gorizia", 5.3.1891.