

TRASPORTI

& cultura

53

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**CITTÀ E PICCOLI BORGHI, TECNOLOGIE
PER TRASPORTI A DIMENSIONE UMANA**

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Paolo Costa
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento
Europeo

Alberto Ferlenga
Università Iuav, Venezia

Giuseppe Goisis
Filosofo Politico, Venezia

Massimo Guarascio
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture,
Strasbourg

Marco Pasetto
Università di Padova

Franco Purini
Università La Sapienza, Roma

Michelangelo Savino
Università di Padova

Enzo Siviero
Università telematica E-Campus, Novedrate

Zeila Tesoriere
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Luca Tamini
Politecnico di Milano

Maria Cristina Treu
Architetto Urbanista, Milano



Rivista quadrimestrale
gennaio-aprile 2019
anno XIX, numero 53

Direttore responsabile
Laura Facchinelli

Direzione e redazione
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net
laura.facchinelli@alice.it

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line
nel sito www.trasportiecultura.net

2019 © Laura Facchinelli
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di aprile 2019

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

TRASPORTI

**5 CITTÀ E PICCOLI BORGHI,
TECNOLOGIE PER TRASPORTI A
DIMENSIONE UMANA**

di Laura Facchinelli

**7 INTRODUZIONE: TRASPORTI
PUBBLICI E TRAFFICO PRIVATO
NELLE CITTÀ**

di Stefano Maggi

13 ASCENSORI IN CITTÀ

di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello

**21 SISTEMI DI TRASPORTO
INNOVATIVO E PICCOLE CITTÀ:
ESPERIENZE EUROPEE**

di Andrea Spinosa

31 IL TRASPORTO A FUNE A NAPOLI

di Giuseppe Mazzeo e Carmela Fedele

**41 MARCONI EXPRESS: LA MONORAIL
DALL'AEROPORTO DI BOLOGNA
ALLA STAZIONE CENTRALE**

di Rita Finzi

**47 TRAM, METRO E TRENI PER IL
RIDISEGNO DEL SISTEMA URBANO
POLICENTRICO DELLA CITTÀ DI
SASSARI**

di Alfonso Annunziata, Giuseppe Fiori e
Francesco Annunziata

**57 INTERMODALITÀ, TERRITORIO E
ARCHITETTURA: IL NUOVO POLO
INTERMODALE DELL'AEROPORTO
DI TRIESTE**

di Claudio Meninno e Adriano Venudo

**65 LA RIAPERTURA DELLA FERROVIA
FOGGIA-LUCERA**

di Salvo Bordonaro

**73 CONEGLIANO E LA FERROVIA:
STORIA E SVILUPPO URBANISTICO**

di Federico Antoniazzi, Sara Gerometta,
Elodie Manceau e Mirco Modolo

**81 I SISTEMI ETTOMETRICI:
SOLUZIONI DI INGEGNERIA
APPLICATE AL TERRITORIO**

di Tito Berti Nulli

**87 L'INNOVAZIONE DEI SISTEMI
DI MOBILITÀ IN ITALIA:
UN'OPPORTUNITÀ STRATEGICA
PER IL MIGLIORAMENTO DELLA
QUALITÀ URBANA**

di Michelangelo Savino

cultura

**97 IL WORLD TUNNEL CONGRESS
2019 A NAPOLI. OPERE
IN SOTTERRANEO, FRA
INNOVAZIONE, TECNOLOGIA,
ARCHITETTURA E ARTE**

di Giovanni Giacomello

**101 SEMPRE SULLE CORDE. LE
FUNIVIE CONNETTONO**

di Laura Facchinelli

**105 VENEZIA: FERROVIE E GRANDI
INFRASTRUTTURE**

di Laura Facchinelli e Michelangelo Savino

Cities and small towns, transportation technology at the human scale

by Laura Facchinelli

The idea for this issue arises from our familiarity with Tuscany, Umbria, with our regions where cities were founded on hilltops and only in recent decades have expanded into industrial and residential districts on the plain, served by railway and high-speed road systems. The residents of hilltop towns have always been accustomed to steep slopes and stairs in their everyday lives, and similar difficulties challenge visitors to cities that are fascinating in terms of urban structure and atmosphere, dating back to the Medieval era. The temptation today, which is sometimes a necessity, is to use the automobile, with the inevitable consequence that it now invades our streets, sacrifices pedestrian spaces, undermines air quality. Only the structure of certain ancient hill towns makes it practically impossible for automobiles to circulate, but often this is considered to be a limit, leading to a serious problem of accessibility that can discourage both residents and tourists.

How can this problem be addressed?

To get past the steep stretches, the science of engineering has, since the late nineteenth century when automobiles did not yet exist, developed mechanized transportation systems that make it possible to travel up steep inclines, rapidly and in a straight line, that otherwise would require long journeys along winding roads. Gradually, technological progress has led to increasingly sophisticated and efficient systems known as "eptometric": technologies for distances symbolically calculated as 100 metres long (an eptometre) to travel by ropeways, vertical or inclined elevators, people movers.

Today the problem appears particularly urgent: for better accessibility, a city and especially a small town on the margins of the larger flows, may offer a better quality of life, and can therefore encourage residents to stay, or return there. There is also a perspective of tourist development, which could be an important factor in the economy of a region.

Naturally planning a new public transport system must follow from specific decisions made by local administrations. It is therefore important, in assessing the relationship between costs and benefits, that the positive effects under consideration include often "forgotten" factors such as reducing pollution, saving time to travel from one place to another, reducing stress, and as a result improving citizens' psychological and physical wellbeing, and contributing to reduce social inequality. It is necessary – when traditional transportation services are inadequate – to open the mind to unexpected and even daring new solutions.

In cities, in small towns, in all the places that – in our country – have some history, eptometric systems raise questions about the compatibility of technology (with its mechanisms, forms, dimensions, materials) with the urban fabric that has survived over the centuries and sometimes remained miraculously intact. This means that these technologically innovative infrastructures, a visible and lasting expression of modernity, must respect the history of these places, their beauty and harmony. So before introducing high-tech transportation systems, it is important to define the solutions that can adapt best; the systems must be designed carefully and intelligently. Not necessarily by commissioning a trendy architect, who might impose his hallmark style. It could on the contrary be an opportunity to involve local professionals who know the history and the face of their own territory and that, stimulated to examine similar situations, might mature new experiences.

With a watchful administration, balanced decisions, careful calculations of the construction and management costs, the social and economic results of a system will probably be positive.

Familiarity with the territorial configuration of our country leads us to focus on small to medium cities, but eptometric systems are equally suited to solve the mobility requirements of metropolitan cities as well. The geographical distance should not cause us to forget that in other continents, ropeways for example have also been introduced in large urban agglomerations: a measure that not only slows down the exponential growth of traffic, but has always, in certain peripheral districts, demonstrated a social value of inclusion, and possible advancement.

Città e piccoli borghi, tecnologie per trasporti a dimensione umana

di Laura Facchinelli

L'idea di questo numero della rivista nasce dalla conoscenza della Toscana, dell'Umbria, delle nostre regioni dove le città sono sorte arroccate su una collina e solo negli ultimi decenni si sono estese con insediamenti produttivi e residenze nella pianura, che è servita dalla ferrovia e da arterie stradali percorribili velocemente. Gli abitanti dei centri storici in collina sono da sempre avvezzi, nella vita quotidiana, ai percorsi acclivi e alle scalinate, e analoghe difficoltà si trovano ad affrontare i visitatori di quelle città affascinanti per la struttura urbana e l'atmosfera che risalgono fino al Medioevo. La tentazione, quando non necessità, oggi, è quella di usare l'automobile, con l'inevitabile conseguenza che questa invade le strade, sacrifica gli spazi pedonali, compromette la qualità dell'aria. Solo la struttura di certi antichi borghi rende praticamente impossibile la circolazione delle automobili, ma questo non di rado è vissuto come un limite. Pertanto si presenta un serio problema di accessibilità, che può scoraggiare sia gli abitanti che i turisti.

Come affrontare il problema?

Per superare i tratti acclivi, l'ingegneria ha messo a punto – già da fine '800, quando gli autoveicoli ancora non esistevano – speciali sistemi di trasporto meccanizzati che consentivano di superare dislivelli, di compiere velocemente in linea retta percorsi che altrimenti obbligavano a tempi lunghi su tracciati tortuosi. Gradualmente, lo sviluppo della tecnologia ha portato ad impianti sempre più sofisticati ed efficienti. Si tratta dei sistemi cosiddetti "ettometrici": tecnologie per distanze simbolicamente calcolate sui 100 metri (l'ettometro, appunto), da superare con funicolari, ascensori verticali o inclinati, people mover.

Oggi il problema si presenta con particolare urgenza: con una migliore accessibilità, una città, in particolare una piccola città periferica rispetto ai grandi flussi, può offrire una migliore qualità della vita, e quindi può invogliare gli abitanti a rimanervi, o a ritornarvi. Si pone anche una prospettiva di valorizzazione turistica, che può costituire una voce importante per l'economia di un territorio.

Naturalmente la programmazione di un nuovo sistema di trasporto pubblico nasce da una scelta precisa delle amministrazioni locali. È necessario che, nel valutare il rapporto costi-benefici, si considerino, fra gli effetti positivi, voci purtroppo spesso "dimenticate" come la riduzione dell'inquinamento, il minor perditempo negli spostamenti, il minore stress, e quindi il conseguente maggior benessere psico-fisico dei cittadini, oltre al contributo per la riduzione degli squilibri sociali. È necessario – quando i servizi di trasporto tradizionali sono inadeguati – aprire la mente a possibili soluzioni nuove, inaspettate, persino audaci.

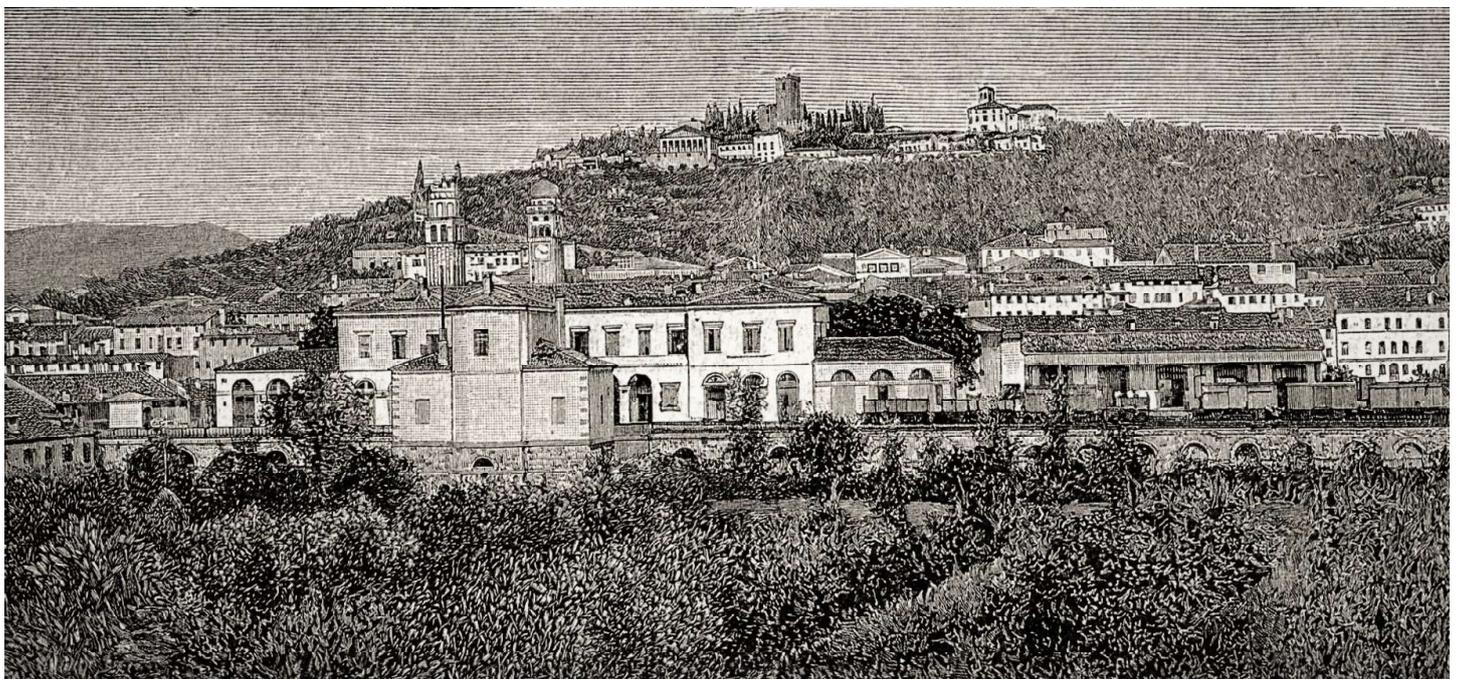
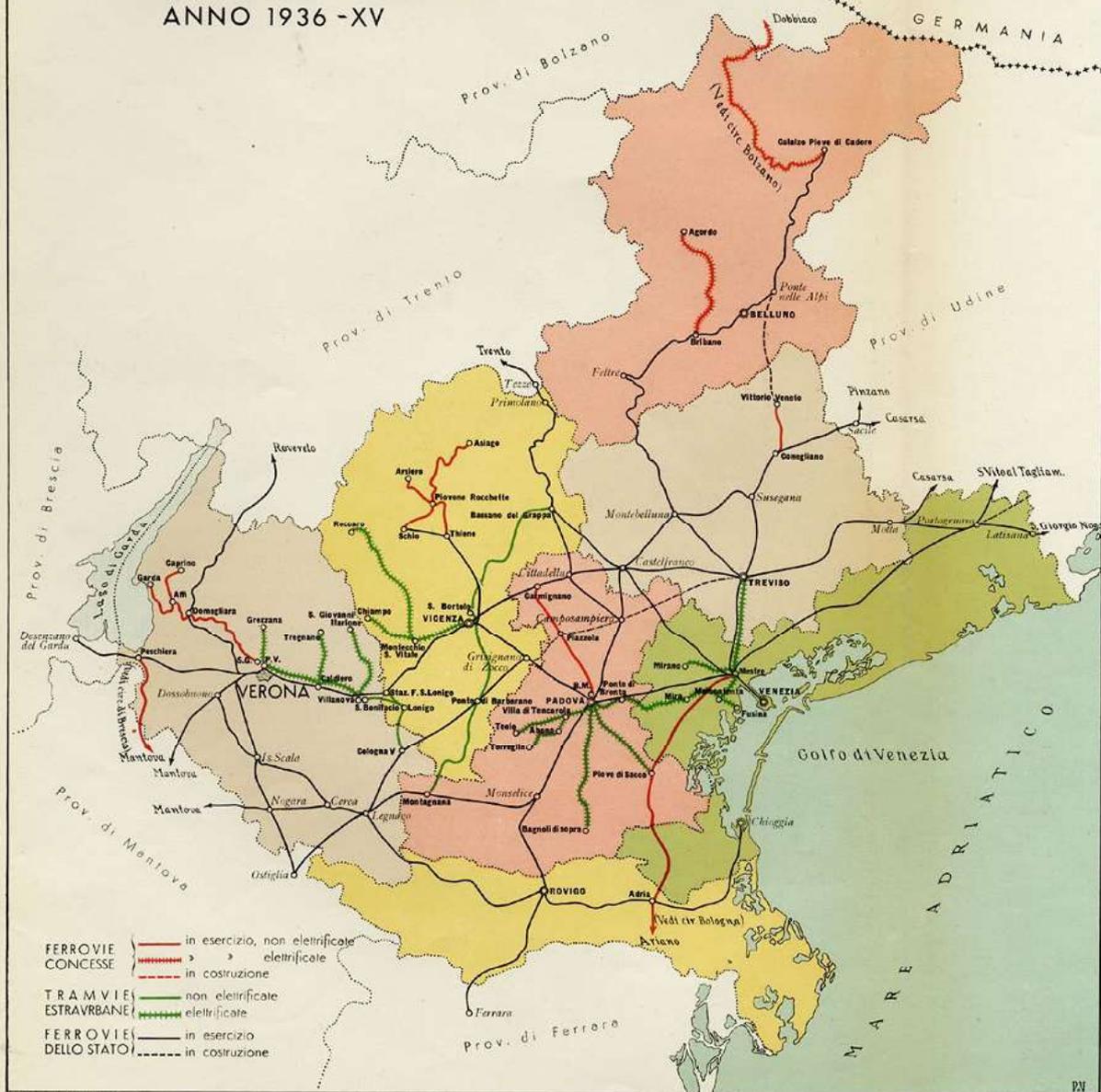
Nelle città, nei piccoli borghi, in tutti i luoghi che – nel nostro paese – hanno una storia, i sistemi ettometrici pongono però interrogativi sulla compatibilità della tecnica (con i suoi meccanismi, le forme, le dimensioni, i materiali) con i tessuti urbani che hanno attraversato i secoli restando, talvolta, miracolosamente intatti. Ciò comporta che queste infrastrutture tecnologicamente innovative esprimano la modernità, visibili e persistenti nel tempo, sappiano rispettare la storia dei luoghi, la loro bellezza, la loro armonia. Pertanto, per introdurre sistemi di trasporto ad alta tecnologia, si debbono individuare le soluzioni più adatte; gli impianti vanno progettati con cura, con intelligenza. Non necessariamente chiamando un architetto di grido, che probabilmente imporrebbe la propria cifra stilistica. Si potrebbe, invece, cogliere l'occasione per coinvolgere i professionisti locali che conoscono la storia e la fisionomia del proprio territorio e che, stimolati al confronto con altre situazioni, potrebbero maturare nuove esperienze.

Con un'amministrazione accorta, con scelte equilibrate, calcolando correttamente il costo della costruzione e quello della gestione, il bilancio economico-sociale di un impianto probabilmente risulterà in attivo.

La familiarità con la configurazione territoriale del nostro Paese ci induce a considerare soprattutto le città medio-piccole, ma i sistemi ettometrici ben si prestano a risolvere le esigenze di mobilità anche delle metropoli. La lontananza geografica non ci faccia dimenticare che in altri continenti, per esempio, sono stati introdotti impianti a fune anche nei grandi agglomerati urbani: una misura che, oltre a frenare la crescita esponenziale del traffico, ha assunto, per alcuni quartieri periferici, una valenza sociale di inclusione, di possibile riscatto.

FERROVIE CONCESSE E TRAMVIE ESTRABURNE ANNO 1936 -XV

PROVINCE DI VERONA - BELLUNO - PADOVA
ROVIGO - TREVISO - VENEZIA E VICENZA
(CIRCOLO FERROVIARIO DI VERONA)



Conegliano e la ferrovia: storia e sviluppo urbanistico

di Federico Antoniazzi, Sara Gerometta, Elodie Manceau e Mirco Modolo

L'arrivo della ferrovia a Conegliano nel 1855 è una tappa fondamentale per lo sviluppo economico della città e del suo territorio.

Questo avvenimento rappresenta prima di tutto la vittoria di una battaglia, combattuta valorosamente dal podestà Concini, per portare la ferrovia a Conegliano, a scapito del tracciato inizialmente previsto tra Treviso e Udine che doveva passare per Oderzo.

Questo avvenimento si intreccia con la fine della dominazione austriaca del Veneto, in quanto nel 1866 anche la città di Conegliano ed il Veneto vengono annessi all'Italia Unita.

Segue un periodo di sviluppo industriale ed urbanistico, trainato dall'arrivo della ferrovia, che permette a Conegliano di assumere una posizione di rilievo nella Marca Trevigiana, ruolo enfatizzato dalla realizzazione del collegamento ferroviario Conegliano-Vittorio Veneto nel 1879.

A questo punto, la storia di Conegliano e della sua ferrovia non avrebbe dovuto discostarsi di molto da quella di altri centri italiani della stessa importanza, se non fosse per i tragici avvenimenti di Caporetto che lasceranno una traccia indelebile su Conegliano e il suo territorio.

La ferrovia assume infatti un ruolo centrale nello sforzo bellico e viene utilizzata da entrambi gli eserciti per lo spostamento di truppe durante le operazioni militari.

Alla fine del conflitto e con l'avvento del Fascismo, la ferrovia ritrova il suo ruolo centrale nello sviluppo economico di Conegliano e del suo territorio, grazie anche al compimento della linea da Vittorio-Veneto al Fadalto, che viene ceduta dalla Società Veneta alle Ferrovie dello Stato.

Con il boom economico degli anni Sessanta, Conegliano, centro commerciale e industriale, si sviluppa notevolmente e la ferrovia continua a rappresentare uno strumento a servizio del progresso economico come fu fin dai suoi primi anni di vita a fine Ottocento.

Ma il declino del trasporto ferroviario, a favore del mezzo stradale, inizia a marcare inesorabilmente la ferrovia, specie nella sua componente industriale, con immediate ricadute in termini di servizio e anche di prestigio.

Negli ultimi anni del XX secolo Conegliano è soggetta ancora a notevoli trasformazioni urbanistiche, influenzate nuovamente dalla posizione della ferrovia nel suo tessuto urbano.

Anche il trasporto ferroviario subisce una metamorfosi profonda e la ferrovia si riconfigura come mezzo di trasporto metropolitano per un'area densamente popolata quale il Veneto.

Conegliano and the railway: history and urban development

by Federico Antoniazzi, Sara Gerometta, Elodie Manceau and Mirco Modolo

Like many Italian cities, Conegliano was positively impacted by railway development between the eighteenth and nineteenth centuries. The urban development of the city spread out from the mediaeval hill-town because of the location of the railway station, which also fostered industrial development to the detriment of other cities in the same area. At the same time, railway development was a factor in many important historical events, such as the end of the Austrian domination of Venetia, WWI and the defeat at Caporetto, among others. This paper seeks to explain how railway development has modified the urban and economic development of the city throughout its recent history.

Nella pagina a fianco, in alto: carta delle ferrovie concesse e tramvie extraurbane, 1936; in basso: stampa di fine Ottocento raffigurante la stazione ferroviaria di Conegliano.



1 - La stazione di Conegliano durante l'occupazione austriaca seguita alla disfatta di Caporetto.

L'arrivo della ferrovia a Conegliano e il collegamento con Vittorio Veneto: il dibattito sullo sviluppo territoriale

La storia della ferrovia a Conegliano inizia intorno al dibattito sul tracciato della ferrovia Veneto-Illirica e la battaglia di Concini per Conegliano e Pordenone (Vecchiet, 2005). Nel 1851 la ferrovia arriva da Venezia a Treviso e da lì deve raggiungere Udine, per connettersi in un secondo tempo con la ferrovia Meridionale da Vienna a Trieste e permettere di congiungere Milano e Venezia con Vienna¹.

I progettisti decidono in un primo tempo di selezionare il percorso più breve, passando per Oderzo e Codroipo, piuttosto che per Conegliano e Pordenone. Una delle ragioni principali risiede nel fatto che l'Austria era interessata fondamentalmente al carattere militare e strategico delle ferrovie, motivo per il quale i tracciati proposti rispondevano talvolta a logiche diverse da quelle dello sviluppo dei territori attraversati. Solo grazie all'ingegno del Podestà di Conegliano, che capì l'importanza che la ferrovia avrebbe rappresentato per lo sviluppo economico ed industriale della città e del suo territorio, fu possibile definire un nuovo tracciato², questa volta lungo la fascia pedemontana. Conegliano, città collinare arroccata intorno al suo castello, scende a valle e si espande tra la collina e la ferrovia nella zona del refosso³. Il

fabbricato viaggiatori attuale è quello di origine, progettato dall'ingegnere Eleno Gerola (Caniato, 1998), pur avendo subito alcune modifiche e parziali ricostruzioni in seguito agli avvenimenti bellici. Si tratta di un edificio di un certo rilievo per l'epoca, considerando la relativa importanza di Conegliano lungo la linea.

L'arrivo della ferrovia a Conegliano determina anche l'entusiasmo delle città di Ceneda e Serravalle, che vedono la possibilità di essere collegate al nuovo mezzo di trasporto (Ruzza, 1979). Le due città decidono quindi di finanziare a proprie spese il progetto di una ferrovia da Conegliano a Belluno (progetto Grubissich), per il Fadalto, alternativa al progetto Treviso-Feltre-Belluno (progetto Locatelli). Con l'annessione al regno d'Italia i due comuni decidono la loro fusione e la denominazione "Vittorio", in onore del re d'Italia Vittorio Emanuele II⁴, a cui seguirà l'epiteto "Veneto" in seguito alla battaglia del 1918. Il progetto della ferrovia Conegliano-Vittorio Veneto viene inserito all'interno di una riflessione di ampio respiro, che mirava a collegare Venezia, attraverso il Cadore, con l'Austria e la Germania e che rimarrà in voga fino ai giorni nostri. Il progetto, se da un lato trova il sostegno del Cadore e di Venezia, che cerca di competere con il porto di Trieste, dall'altro vede la forte obiezione di Feltre e in una certa misura

colle, oggi occupata dagli edifici lungo via Mazzini e Corso Vittorio Emanuele II, che conteneva in passato il fossato delle fortificazioni cittadine, da cui il nome.

4 «Ma dov'è questo Vittorio?...» chiese S. M. Vittorio Emanuele II, quando nel 1866 lo condussero in un campo di cavoli per inaugurare la nuova città. Infatti il terreno che divideva, alla distanza di circa un chilometro, Ceneda da Serravalle non era che un campo coltivato quando l'unificatore d'Italia guardò d'intorno e permise che le due antiche città si fondessero in una sola, che portasse il glorioso e benedetto suo nome. Ora dallo stesso punto si vede il palazzo dei regi Uffici, la nuova stazione, il giardino comunale, e la bella strada, fiancheggiata da un viale d'ippocastani, denominata giustamente Concordia: e che in pochi anni, popolandosi di case e giardini, completerà la fusione di Ceneda e Serravalle nella sola città di Vittorio (Caccianiga, 1879).

1 In realtà in un primo tempo anche la variante Portogruaro-Palmanova era stata presa in considerazione, ma Udine si attivò fin dal 1844 per domandare il passaggio della ferrovia (Vecchiet, 2015).

2 La scelta finale venne fatta grazie all'intervento di Concini su proposta di Luigi Negrelli, direttore della Direzione per la costruzione delle strade-ferrete Lombardo Venete in Verona, e amico personale di Radetzky.

3 Il refosso è la denominazione comune dell'area ai piedi del



2 - Il centro di Conegliano gravemente danneggiato durante l'occupazione austriaca seguita alla disfatta di Caporetto.

anche quella di Belluno, che non vuole essere collegata a questa direttrice da una diramazione da Ponte nelle Alpi.

Nel 1877, dopo continue polemiche e interruzioni, anche a causa del grave terremoto del 1873, la tratta Conegliano-Vittorio Veneto (progetto Gabelli) viene concessa alla società Veneta⁵, senza alcun cenno alla prosecuzione per il Fadalto. La linea Treviso-Feltre-Belluno sarà realizzata dal canto suo poco dopo, grazie alla legge del 1879 sul completamento della rete ferroviaria. Con l'inaugurazione di questo tronco di 14 chilometri nel 1879, Conegliano diventa quindi il capolinea della nuova linea ed un importante nodo di scambio per le persone e le merci a servizio di una vasta area della provincia di Treviso e del Bellunese.

La costruzione dell'elettrodotto Cellina ai primi del Novecento apporterà inoltre una fonte di energia per lo sviluppo industriale della città, che si concretizzerà con la creazione del mobilificio Dal Vera, primo stabilimento industriale di rilievo (Brunetta, 1989).

Il ruolo militare della ferrovia e lo sviluppo delle industrie Zoppas

La Grande Guerra ed in particolare la disfatta di Caporetto sono gli avvenimenti storici che più hanno marcato la storia di Conegliano e del suo territorio. Il trasporto ferroviario gioca un ruolo

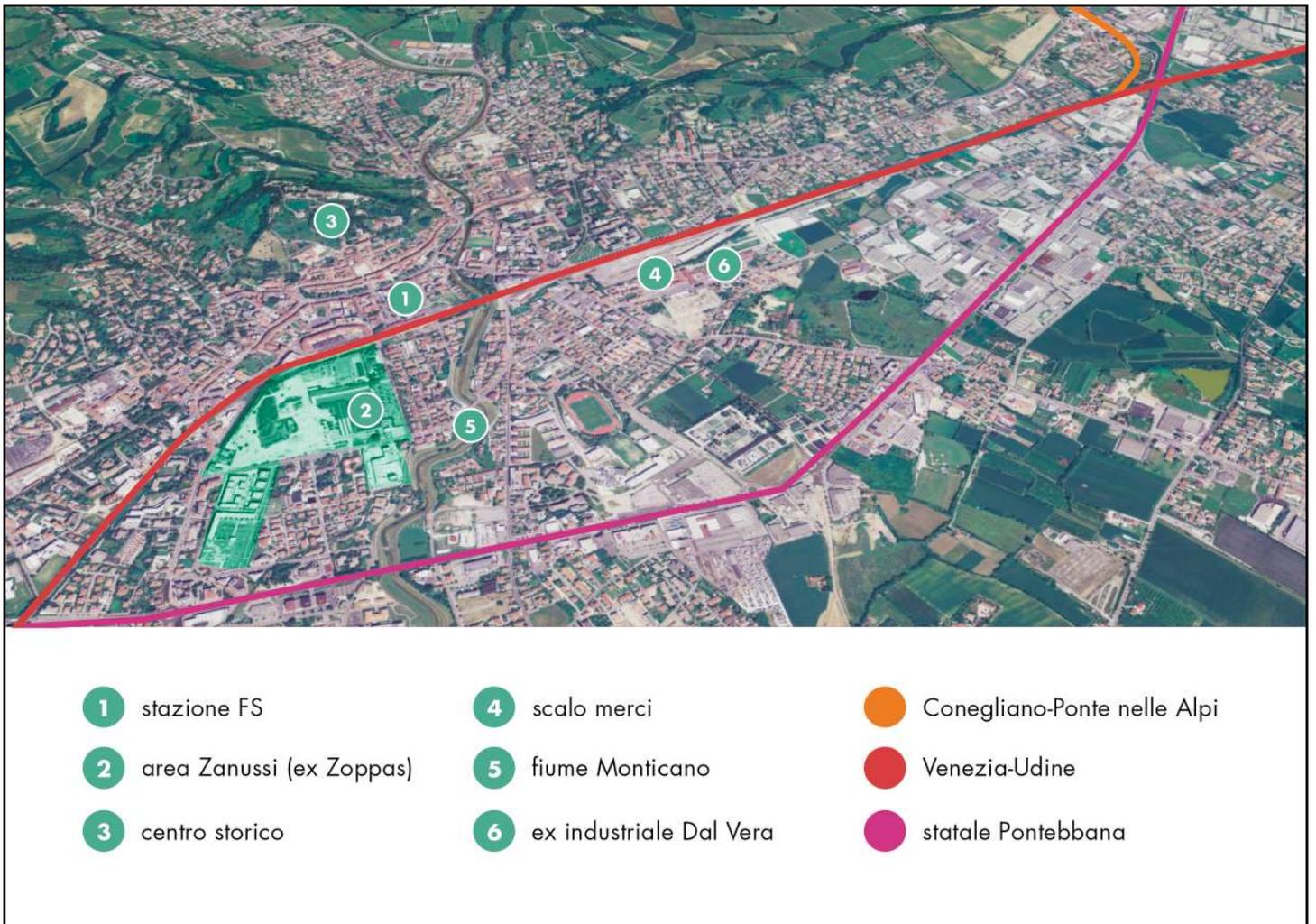
significativo durante il conflitto bellico per il trasporto di truppe e di approvvigionamenti, al punto tale da determinare in alcuni casi la vittoria o la sconfitta di interi eserciti. Il caso italiano non fa eccezione, anche per via della morfologia del territorio e della concentrazione delle truppe sul fronte orientale. La posizione strategica di Conegliano, posta sulle linee di adduzione verso il fronte friulano e verso il Cadore, determina prima di tutto la necessità di realizzare degli importanti lavori di ampliamento della stazione e dei piazzali a conflitto già iniziato. Conegliano, che dispone già di importanti infrastrutture militari, subisce la pressione dello sforzo logistico con notevoli disagi per la popolazione e le attività produttive. Il rallentamento dell'attività economica e i notevoli disagi subiti dalla popolazione residente sono comunque poca cosa rispetto alla catastrofe provocata dalla disfatta di Caporetto e dal conseguente ritiro delle truppe oltre il fiume Piave: l'esercito austriaco entra in città il 9 novembre 1917. Durante questo periodo la città subisce delle distruzioni tremende. L'edificio della stazione, per ironia della sorte, viene occupato dall'esercito di colui che aveva provveduto alla sua realizzazione, e forse anche per questo rimane intatto, cosa che invece non avviene nel 1944 a causa dei bombardamenti alleati.

Con la fine del conflitto la città di Conegliano si riorganizza e si ricostruisce intorno alla ferrovia. L'angolo tra il Viale della Stazione (oggi viale Carducci) e Corso Vittorio Emanuele II⁶ (di fronte alla Gradinata degli Alpini⁷) diventa il nuovo baricentro della città. In questo punto sorgono nuovi edifici, tra cui il Palazzo della Cassa di Risparmio della Marca Trevigiana costruito negli anni Venti dopo le distruzioni causate dal conflitto. Ma è so-

5 Con Regio decreto 9 dicembre 1877 si fece concessione alla Società Veneta di costruzioni della ferrovia da Conegliano a Vittorio per anni 90, salvo riscatto dopo anni 20, e col l'annuo sussidio chilometrico di lire mille per anni 35 ed altra sovvenzione annua per anni 35 eguale alla media della spesa, che lo Stato avesse sostenuto nell'ultimo decennio, per la manutenzione della parte di Strada Nazionale, della di Allemagna N. 47, in provincia di Treviso, che, per effetto della costruzione ferroviaria, passava alla classe di strada provinciale (Gasca, 1887-1892).

6 L'attuale Via Mazzini era infatti denominata Corso Vittorio Emanuele II anche in questo tratto, fino al 1946.

7 Un tempo Salita delle Peschiere Vecchie, costruita nel 1838, e rinominata Gradinata degli Alpini nel 1950.



3 - Visione d'insieme di Conegliano e della sua rete di trasporti.

prattutto ai margini della città, al di là della ferrovia, che sorgono i primi segni della futura fisionomia operaia ed industriale della città: è nell'ampia area compresa tra il prolungamento di Via Pittoni e Via Manin che sorge in epoca fascista il primo stabilimento della Zoppas per la produzione di cucine economiche e sempre lì si trovano le prime case operaie.

Il regime fascista, che si appoggia in larga parte sulla borghesia cittadina, considera l'industrializzazione e la ferrovia come elementi di progresso e decide di portare a compimento il collegamento Conegliano-Ponte nelle Alpi⁸, che viene inaugurato nel 1938 a Conegliano alla presenza di Benito Mussolini. La tratta Vittorio Veneto-Ponte nelle Alpi rappresenta una vera e propria opera d'ingegneria per l'epoca, con la realizzazione di viadotti e gallerie di una certa importanza. La linea viene infatti realizzata sulla base del progetto originale di Grubissich che mirava a realizzare un collegamento internazionale tra Venezia e Monaco attraverso il Cadore ed il Tirolo. Rimane il fatto che, con il completamento della linea, il nodo ferroviario di Conegliano assume un ruolo ancora maggiore, in quanto la linea per Ponte nelle Alpi si connette alla rete esistente anche a nord ed entra nel perimetro di gestione delle Ferrovie dello Stato.

8 Al di là della retorica del regime, una delle principali motivazioni era anche quella di fornire occupazione in un periodo caratterizzato dalla grave crisi industriale del 1929, per cui si procedette al massiccio impiego di manodopera in cantieri di opere pubbliche.

La transizione post-industriale della città e della ferrovia

A partire dagli anni Sessanta, il boom economico si concretizza anche per la città di Conegliano e il suo territorio. La ferrovia svolge un ruolo importante in questo senso, specialmente grazie alla presenza dello scalo merci e dei raccordi industriali, che hanno permesso alle industrie un miglior accesso ai mercati e alle fonti di approvvigionamento delle materie prime. L'industrializzazione, che aveva solide radici fin dalla costruzione della ferrovia, si sviluppa intorno al settore dei mobili e delle cucine, fino alla creazione di un vero e proprio *cluster* industriale relativo alla lavorazione dell'acciaio inox. Questo settore riveste un'importanza strategica per Conegliano, forse superiore anche a quella del Prosecco, anche se quest'ultimo per via della scuola enologica e per la sua fama riveste un carattere particolare. Le industrie, che si sono in un primo momento sviluppate nella zona intorno alla stazione ferroviaria, vengono man mano spostate in periferia (Dal Vera), con la sola eccezione del complesso della Zoppas, che continua ad occupare la vasta area a sud della stazione fino alla fusione con Zanussi e il trasferimento di tutte le attività produttive a Susegana. Lo stabilimento di Susegana ha tra l'altro il vantaggio di essere raccordato direttamente alla ferrovia, il che permette di movimentare direttamente i carri merci senza ricorrere al costoso trasbordo su carrelli, che rimase molto attivo almeno fino alla fine degli anni Novanta. Un



- | | | |
|------------------------------|---------------------|-----------------------------|
| 1 stazione FS | 4 ex Banca Popolare | B viale Carducci |
| 2 compl. del Biscione | 5 area ex-Saita | C via Amerigo Vespucci |
| 3 compl. di Corte delle Rose | A via Pittoni | D c.so Vittorio Emanuele II |

tentativo simile, ma di poco successo, viene realizzato nell'area industriale di San Giacomo di Veglia, sempre nel comune di Conegliano, lungo la linea per Vittorio-Veneto (Michielon, 2001). Dal punto di vista urbanistico la città si struttura grazie alla nuova circonvallazione, realizzata negli anni Sessanta, che permette di deviare il traffico di transito fuori dal centro città. Nell'area intorno alla stazione vengono realizzati numerosi interventi di riqualificazione tra cui la costruzione del complesso di Corte delle Rose e più recentemente il complesso del Biscione (1996), lì dove sorgeva in passato il consorzio agrario. Questo intervento, molto importante dal punto di vista urbanistico, permette infatti di spostare la stazione degli autobus e corriere a ridosso della ferrovia e di ripensare la circolazione stradale e la disposizione del mercato settimanale. L'ultimo intervento viene realizzato nel 2009 con la ristrutturazione dell'edificio ex-Banca Popolare, ricostruito negli anni Venti e abbandonato a partire dagli anni Cinquanta. Ma è soprattutto la dismissione delle industrie Zoppas a sud della stazione che lascia un enorme *vacuum* urbano nel tessuto cittadino. In quest'area di 11 ettari vengono infatti prospettati degli interventi edilizi al fine di spostare e concentrare in quest'area un insieme di servizi pubblici dispersi sul territorio. Questo intervento, di vasta portata, si scontra però con una controtendenza demografica, che vede la popolazione di Conegliano diminuire a vantaggio dei paesi limitrofi, principalmente a causa dell'elevato valore immobiliare e di una diffusa tendenza alla dispersione urbana. Gli stru-

menti urbanistici e di governo del territorio, coniugati alla difficile situazione finanziaria italiana che limita le risorse a disposizione degli enti locali, non riescono ad invertire questa tendenza, trascinando la questione della nuova città per molti anni fino ai giorni nostri. Il completamento della Colombo Est (via Amerigo Vespucci) con la realizzazione del nuovo ponte sul Monticano, parallelo alla ferrovia, è un altro esempio di questa problematica. Questo intervento, fino ad oggi bloccato dal completamento della riqualificazione dell'area ex-Saita, permetterebbe infatti di modificare profondamente la circolazione stradale, trasformando il viale della stazione in una vera e propria *promenade* urbana. La ferrovia dal canto suo subisce numerose trasformazioni tecnologiche e organizzative a cavallo del nuovo millennio. La linea Venezia-Udine viene elettrificata nel 1960 decretando la fine della trazione a vapore anche su questa linea. Nel 1986 vengono realizzati degli importanti lavori di armamento e viene sostituita la pensilina centrale in stile Liberty con quella attuale. La linea Conegliano-Ponte nelle Alpi evita in extremis una chiusura programmata nel 1985 e riesce a sopravvivere in condizioni decenti fino ai lavori di ammodernamento del 2006. Le Ferrovie dello Stato, che diventano società per azioni nel 1992, subiscono delle profonde trasformazioni anche a seguito delle direttive europee, che impongono una separazione operativa tra il gestore della rete (RFI) e l'operatore ferroviario (Trenitalia). Inoltre la competenza sul trasporto regionale passa alla regione Veneto, che

4 - Interventi urbanistici nell'area della stazione ferroviaria.



5 - La stazione negli anni Sessanta (fonte archivio storico Fondazione FS).



6 - Treno regionale in arrivo da Belluno sulla sinistra e sulla destra un locomotore di manovra per lo stabilimento Veneta Nastri, nella zona dello scalo merci (Thomas Radice, Gennaio 2018)

sviluppa un ampio programma di investimenti sotto l'acronimo SFMR (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale). Conegliano è inserita nella seconda fase del programma, che prevede un

miglioramento dell'infrastruttura (segnalamento, soppressione passaggi a livello, modifiche al piano del ferro) al fine di aumentare la frequenza dei collegamenti verso Treviso, Venezia e in un secon-



do tempo anche verso Belluno (per cui viene programmata l'elettrificazione della linea per Ponte nelle Alpi). I principali lavori avvengono nel 2006 con la riqualificazione degli impianti, un nuovo sistema di controllo e gestione (ACC) centralizzato a Mestre e la razionalizzazione dello scalo merci. Ma questa razionalizzazione comporta anche la ricerca di maggiori economie, per cui lo scalo merci viene chiuso al traffico diffuso e il piazzale ceduto in parte alla società Veneta Nastri per il solo trasporto a treno completo.

La ferrovia viene così a riconfigurarsi come mezzo di trasporto principalmente metropolitano, venendo meno la componente industriale che l'aveva caratterizzata per più di un secolo. Nel 2017 infine i lavori di riqualificazione del fabbricato viaggiatori vengono intrapresi al fine di dotare l'impianto di marciapiedi più alti e accessi per le persone disabili.

Un'apertura del sottopasso pedonale della stazione verso il lato sud è stata più volte invocata ma mai realizzata. Questa apertura, specie se in corrispondenza della nuova città che sarà edificata al posto della Zoppas, permetterebbe infatti di riconfigurare la stazione come baricentro della città. Il completamento della Colombo Est e la pedonalizzazione di Viale Carducci permetterebbero inoltre di riconfigurare i flussi stradali e pedonali intorno al nuovo baricentro, creando un vero e proprio cardo e decumano per la città.

Bibliografia

Brunetta E., 1989, *Storia di Conegliano*, Il Poligrafo, Padova.

Caccianiga A., 1879, "La nuova ferrovia Conegliano-Vittorio", *Illustrazione Italiana* VI/16, Fratelli Treves, Milano.

Caniato L., Palugan G., 1998, *Conegliano tra Ottocento e Novecento: gente, palazzi e strade*, Canova, Treviso.

Gasca C.G., 1887-1892, *Il codice ferroviario, dell'avvocato Gasca Cesare Luigi*, Hoepli, Milano.

Michielon M., 2001, *Linea ferroviaria Conegliano-Ponte nelle Alpi*, IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni), Interrogazione parlamentare 5-06313, 30/01.

Ruzza V., 1979, *La ferrovia Conegliano-Vittorio Veneto (1879-1979)*, Il Flaminio, Vittorio Veneto.

Vecchiet R., 2015, *Il primo treno di Udine 1836-1866. Una rassegna di fonti e documenti*, Biblioteca Civica, Comune di Udine.

Vecchiet R., 2005, *Casarsa e la ferrovia in Friuli 1836-1855. Una rassegna di fonti e documenti*, Comune di Casarsa della Delizia.

7 - La stazione di Conegliano vista dal castello. Fonte: Wikipedia, Vaghestelledel-lorsa, Paolo Steffan.