

RELAZIONE

SULLA IMPORTANZA E SUSSIDIABILITÀ

DELLA STRADA CARREGGIABILE

Ravascletto - Comeglians

PER L'ACCESSO ALLA STAZIONE FERROVIARIA

di **VILLA SANTINA**



ARCHIVIO L. GARDEL

CIVANO



RELAZIONE
sulla importanza e sussidiabilità
della strada carreggiabile
Ravascletto - Comeglians



RELAZIONE

SULLA IMPORTANZA E SUSSIDIABILITÀ

DELLA STRADA CARREGGIABILE

Ravascletto - Comeglians

PER L'ACCESSO ALLA STAZIONE FERROVIARIA

di **VILLA SANTINA**

ARCHIVO L. GARDEL

CIVICO

RELAZIONE

I.

Cenni topografici generali e condizioni locali

Dalla catena settentrionale delle Alpi Carniche, nel tratto fra il monte « *Paralba* » ad ovest e passo « *Promosio* » ad est, si staccano due vallate che si dirigono da nord - ovest a sud - est e sono percorse, quella ad ovest, dal torrente Degano e detta Canal di Gorto, quella ad est, in gran parte dal torrente Bût detta Canal di S. Pietro. Tutt' e due le valli sboccano nella strada nazionale del Mauria, quella del Degano presso Villa Santina, quella del Bût presso Caneva di Tolmezzo.

Queste vallate quasi parallele, costituenti la maggior parte della Carnia centrale, sono separate fra loro, superiormente, dalla vetta ineguale formata dai monti Arvenis, Zoncolan, Nealt Culzin, Piccimedede e Crostis, le cui altezze variano da m. 2136 a m. 1308.

Una strada consorziale da Paluzza per Arta e Zuglio mette alla nazionale del Mauria presso Caneva di Tolmezzo e la strada provinciale Montecroce mette in comunicazione la valle di Gorto colla stessa nazionale a Villa Santina.

Nessuna strada carreggiabile congiunge trasversalmente dalle Alpi alla nazionale, le due vallate che si estendono per una lunghezza di circa 35 Km.

Non perché non vi sia la possibilità, giacché la sella di Ravascletto a m. 947 sul mare fra il monte Nealt e Culzin vi si presta magnificamente e già esiste una carreggiabile, sia pure in qualche punto ripidissima e spesso interrotta dai torrenti Malazò, Giaì e Gladegna, che da Cercivento passando per la sella predetta mette a Ravascletto e Salars frazione di Ravascletto.

Manca quindi la costruzione del tratto carreggiabile *Ravascletto - Povolaro* (altezza m. 612 sul mare) della lunghezza di Km. 6 circa; tratto che ancora costringe al trasporto delle merci da Comeglians a Ravascletto a schiena di donna.

La costruzione di questo tronco di strada è stata sempre l'aspirazione del comune di Ravascletto specialmente, ed anche di quello di Comeglians, uniti fra loro da comuni interessi.

Il Comune di Ravascletto ha una popolazione di circa 1500 abitanti divisa in sei borgate, tutte, ad eccezione di Zovello, poste a « solatio » sul versante destro del Margò, tributario del Degano. Esso, come generalmente tutti i Comuni della Carnia,

trae le sue risorse dalla pastorizia, dai boschi, dall'aiuto dell'emigrazione. La gran parte del suo territorio e dei suoi boschi (Km. 20) sono sul versante della valle di Gorto.

Col canale di Gorto, Ravascletto è stato sempre unito per tradizione storica e senza andare più oltre, lo vediamo dipendere dal Capitano maggiore di Gorto, far parte dell'ex distretto di Rigolato, sempre del Consorzio esattoriale di Ovaro, del Consorzio dei boschi di Gorto, dell'istituendo consorzio veterinario, del distretto postale e dello spaccio all'ingrosso sale e tabacchi di Comeglians nonchè accorrere per molteplici altri bisogni (farmacia, macello, negozi, carabinieri, finanza, ecc.) lo stesso linguaggio non differenzia da quello di Gorto.

Vi furono vari tentativi da parte di interessati a convergere il commercio verso la valle del But e quindi anche qualche opposizione al prolungamento della strada, ma la popolazione comprendendo la comodità, utilità, che ne deriverebbe potendo accedere alla valle di Gorto, ha sempre reclamato la costruzione della strada Ravascletto - Comeglians.

Il Comune di Comeglians, dal canto suo, ha nella conca di Ravascletto e fino al rio Secco un esteso territorio boschivo e prativo ed ha sempre appoggiata la costruzione della strada carreggiabile anche in vista del notevole aumento di valore che apporterebbe alla proprietà Comunale la nuova via.

Chiunque abbia cognizione delle condizioni locali delle valli del But, del Degano e del territorio

di Ravascletto, comprende subito come questa comunicazione così completata fra le vallate di Gorto e di S. Pietro allargherebbe ed intensificherebbe ogni genere di scambi fra Comeglians, Rigolato, Forni Avoltri e Ravascletto, Cercivento, Paluzza, Arta, ecc., senza dire della grandissima comodità specialmente per l'alto But di accedere a Comeglians, Prato Carnico, Sappada, Comelico con un risparmio di circa tre ore di vettura e della comodità per viaggiatori, turisti ecc. di fare ininterrottamente il giro Tolmezzo - Paluzza - Comeglians. Nè è da trascurarsi il maggior incremento che avrebbe il mercato di Paluzza al quale potrebbe partecipare tutto il Gorto ed il conseguente utile pel Comune di Cercivento.

Ravascletto poi nella sua specialità ne risentirebbe grandi vantaggi sia dal lato del maggior valore dei suoi prodotti in legnami, latticini, animali, ecc. (attualmente i legnami dei boschi Paltans, Pecoi, Chiampielas, Migliaviera, per mancanza di sbocchi debbono attraversare tutto il territorio di Ravascletto ed essere condotti a Cercivento o Sutrio mentre potrebbe sorgere sul posto una segheria a strada compiuta), sia dal minor costo dei trasporti dalla stazione di Villa Santina a confronto di quello di Tolmezzo (da L. 0.30 a 0.40 il quint.) sia dall'affluenza dei forestieri che, a viabilità migliorata, non mancherebbero di accorrere a godere gli splendidi panorami della Valcalda e d'altri di cui tanto abbonda la bella e ridente insellatura; e non sembra

azzardata la previsione che in breve sorgerebbero quì ville e villini, che sparsi su quei rialzi aggiungerebbero maggior grazia e maggior brio alla scena già tanto incantevole.

Ma sopra tutti questi vantaggi particolari e generali delle due vallate io credo stia il supremo *vantaggio* del tronco Ravascletto - Comeglians nei riguardi *della difesa nazionale*; si permetterebbe ai cariacchi della truppa eventualmente accampata alla Sella Ravascletto di raggiungere, in caso di bisogno, Comeglians in trenta minuti invece di sette ore come dovrebbero impiegare oggidì percorrendo Cercivento, Sutrio, Arta, Caneva, Villasantina, Ovaro. E bisogna tener conto che non sempre anche la truppa potrebbe transitare per la Valcalda causa l'ingrossamento dei diversi rivi.

Purtroppo in questo caso dobbiamo invidiare i nostri vicini alleati che avrebbero già da molti anni costruita la carreggiabile Ravascletto - Comeglians se fosse stata nel loro territorio.

Eppure i passi di Montecroce, di Volaia, di Promosio sono là minacciosi a ricordarci la nostra impotenza.

Ma credo superfluo dilungarmi più oltre a dimostrare l'importanza, l'utilità e la necessità di costruire questo tronco di strada perchè esse risultano troppo evidenti.

II.

Precedenti amministrativi e concorsi per la costruzione della strada

Il Consiglio Comunale di Comeglians con sua deliberazione 17 novembre 1907 ed il Consiglio Comunale di Ravascletto con sua 15 gennaio 1908, facendo sue le conclusioni prese dal Consiglio Comunale di Comeglians colla incitata delibera stabilivano di iniziare le pratiche per la costruzione del tronco rimasto sospeso, valendosi della legge 8 luglio 1908 N. 312.

Queste deliberazioni vennero confermate dai singoli consigli comunali nel 13 settembre e 25 ottobre 1908. Alla iniziativa dei due comuni la R. Prefettura di Udine a mezzo il Commissario distrettuale rispondeva con nota 2 febbraio 1909 N. 719 non potere la strada Ravascletto - Comeglians venire sussidiata in base all'art. 1 della legge 8 luglio 1903 N. 312 e nel mentre ne riconosceva la grande utilità consigliava a ricorrere all'art. 321 della legge sui lavori pubblici.

In seguito il Consiglio Comunale di Comeglians con sua delibera 25 aprile 1909 ed il sig. Sindaco di Ravascletto, verbalmente, nel 23 giugno 1909 mi conferivano l'incarico di riferire sulla pratica. Per far questo attinsi informazioni dagli archivi

municipali, dai privati, ed esegui sopralluoghi e misurazioni.

L'utilità del tronco Ravascletto - Comeglians veniva riconosciuta dalle amministrazioni comunali di Comeglians e Ravascletto e fin dal 14 luglio 1869 e 30 gennaio 1870 lo comprendevano negli elenchi delle strade obbligatorie, elenchi omologati coi decreti del R. Prefetto in data 27 agosto 1869 N. 15830 Div. II. e in data 12 giugno 1876 N. 3408 Div. I.

Nel 1876 l'autorità Prefettizia faceva redigere dal Genio Civile di Udine i relativi progetti in due tronchi e cioè quello detto della Valcalda e quello da Comeglians a Povolaro come risulta dalla nota Commissariale 21 dicembre 1876 N. 4729 colla quale veniva trasmesso al Comune di Comeglians il progetto del tronco della *Valcalda* per l'approvazione del Consiglio, e dell'altra nota 17 gennaio 1878 pure del Commissario di Tolmezzo con la quale rassegnava per la registrazione al Comune medesimo i due decreti di approvazione dei progetti delle strade di Povolaro e della Valcalda, e cogli stessi decreti la costruzione dei due tronchi veniva pure dichiarata opera di pubblica utilità. Similmente si faceva per Ravascletto per il tronco scorrente sul suo territorio.

Successivamente il Comune di Comeglians costruiva per primo il tronco Comeglians - Povolaro e nel 1890 Ravascletto costruiva il tronco Ravascletto Cercivento.

Rimaneva così incompleto il tronco Ravascletto - Povolaro.

Intanto sopravvenne la legge 19 luglio 1894 N. 338 che sospendeva l'obbligatorietà della costruzione imposta dalla legge 30 agosto 1868 N. 4613 ed i Comuni sia per i troppo frequenti cambiamenti di amministrazione, sia per le cattive condizioni finanziarie in cui si trovavano, avendo dovuto migliorare le viabilità interne maggiormente impellenti, (Comeglians aveva costruito fino a quest'epoca le strade di Povolaro, Tualis, Calgareto, Maranzanis) se ne stettero inoperosi.

Rispetto alla legge 8 luglio 1903 N. 312 il tronco di strada Ravascletto - Comeglians essendo nel raggio dei 25 Km., come dirò, e rivestendo i caratteri di necessità voluti dalla legge suddetta e dello spirito di essa, trovati a mio parere nel caso di sussidiabilità di cui all'art. 1 ultimo paragrafo della legge e art. 1 lettera f del relativo regolamento 13 dicembre 1903 N. 551, vale a dire col concorso da parte del governo di metà della spesa di un quarto dalla Provincia e un quarto i comuni interessati.

Infatti la costruzione del tronco Ravascletto Comeglians, rimasto sospeso per effetto della legge 19 luglio 1894 N. 338 era stato diviso dal Genio Civile in due o forse più tronchi per opportunità di esecuzione e per il diverso territorio, ma esso costituiva un unico tronco iscritto negli elenchi delle strade obbligatorie già accennati ed iniziati

dal comune di Comeglians col tronco Comeglians Povolaro.

Senza dubbio se fosse continuata a vigere la legge 30 agosto 1868 N. 4613 sarebbe stato portato a termine anche il tronco Povolaro - Ravascletto.

Che si fosse sempre ritenuto un unico tronco quello da Comeglians a Ravascletto lo conferma anche il verbale 16 maggio 1876 delle due amministrazioni dal quale risultano i punti principali del tracciato su ambedue i territori.

In ogni caso, se pure non si volesse considerare un tronco unico e perciò non iniziata la sua esecuzione per parte di Ravascletto, il tratto scorrente in questo territorio ed anche il resto si troverebbero sempre rispettivamente a Ravascletto nel caso contemplato dall'art. 1 paragrafo II. della legge 8 luglio 1903 N. 312 dove parla di strada d'accesso alla più vicina stazione ferroviaria e sussidiabile nello stesso modo di cui sopra. E che la stazione centrale ferroviaria del capoluogo di Ravascletto sia quella di Villa Santina, credo inutile spendere molte parole per dimostrarlo dopo quanto ho detto prima.

Come risulta dal verbale 26 maggio 1909 relativo alla misurazione fatta da me col concorso dell'Ill.mo Sig. Sindaco di Ravascletto, e dagli atti dei consorzi stradali da Cercivento a Caneva di Tolmezzo la distanza da Ravascletto alla stazione ferroviaria di Tolmezzo è di Km. 26 e quella da Ravascletto alla stazione ferroviaria di Villa Santina

di Km. 21.100. *La stazione di Tolmezzo è perciò fuori della zona di sussidiabilità*; la stazione più vicina per Ravascletto e compresa nei 25 Km. voluti dalla legge 8 luglio 1903 è quella di Villa Santina. E non sono da trascurarsi i vantaggi per Ravascletto dipendenti, sia dall'accorciamento del percorso e dalla migliorata viabilità per Comeglians sia per la nessuna interruzione, sia per l'esistenza della Provinciale da Comeglians a Villa che permette il risparmio nella spesa di manutenzione del maggior tratto, sia perchè nella manutenzione di quella da Ravascletto a Comeglians sarebbero chiamati in aiuto altri Comuni. La strada del Gladegna di cui è cenno nella nota Commissariale non può ritenersi una strada sistemata e per la larghezza, per le fortissime pendenze e per la spessa interruzione causa l'ingrossamento dei torrentelli Malagò, Giai e della mancanza di ponte stabile sul Glavegna, senza dire di tutti gli altri inconvenienti.

Non v'è dubbio che le autorità preposte ai pubblici interessi coglieranno l'occasione della buona iniziativa ripresa dai Comuni di Comeglians e Ravascletto per favorire la costruzione del tronco di strada destinato a portare alle due vallate grandi vantaggi e soddisfare alle aspirazioni secolari dei due Comuni. E soprattutto poi le autorità Civili e Militari verranno incontro a questi Comuni per la necessità di custodire gelosamente i vicini valichi alpini.

Vi furono e vi saranno delle opposizioni in

questa, come nell'esecuzione di ogni opera buona, ma sopra tutto regnerà, ed è d'aver fede, il sentimento di utilità e di patriottismo mai ultimo questo nell'animo dei Carnici che per la loro vicinanza al confine sentono più d'ogni altro l'incubo rinnovatore dell'antico servaggio.

Prato Carnico, li 20 luglio 1909.

Geom. DAMIANO POLZOT