

# 9 giugno 1904

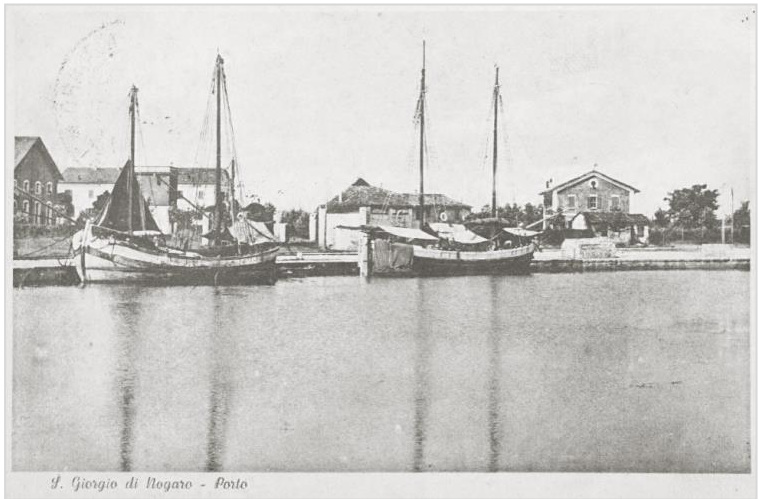
## La Banchina del porto di Nogaro

Alcuni giorni fa, si pubblicava sul nostro giornale, alcune righe di commento sullo strano modo di agire del Comune, nei riguardi della tergiversata sistemazione di quella parte di piazzale di Porto Nogaro che è attigua al tratto della nuova banchina, già costruita da tre anni, ma che manca della reclamata sistemazione del retrostante piazzale, ora inutilizzato. Questo articolo di fatto, rappresenta nella sua essenza, un grido di protesta contro le lungaggini burocratiche, le quali rendono frustranti i sacrifici sopportati dagli enti. Sciogliamo oggi la nostra riserva affinché il pubblico abbia un concetto esatto e soggettivo, e si unisca a noi, per reclamare un pronto provvedimento atto a porre fine ad una situazione deplorabile. Le nostre informazioni, le abbiamo avute da persona completamente estranea al

conflitto tra Società Veneta e comune di S. Giorgio di Nogaro, persona perciò che ci può portare sulla questione, un giudizio equanime e sereno.

Rammenta mo che, prima

di tutto, che il risorgimento commerciale di Porto Nogaro è da datare con l'aggiunta del raccordo S. Giorgio-Porto Nogaro, completante il congiungimento dell'alto Friuli con il mare. Ci sembra superfluo esporre in questo nostro scritto i dati statistici che suffragano questa nostra asserzione. Ci basterà per ora, far constatare che quei dati dimostrano esuberatamente ed efficacemente, come il commercio locale di quel porto sia rimasto fin qui pressoché stazionario, mentre fu esclusivamente il commercio di transito, che ne risentì il maggiore flusso, commercio di transito il quale segue fortunatamente la sua parabola discendente e che si compie ora a beneficio della ferrovia. Queste considerazioni sul traffico, impongono la priorità nel



favorire in ogni modo lo sviluppo ferroviario di questo porto. Questo dovrebbe concretarsi nel non ostacolare, ma appoggiare, almeno con mezzi morali, se mancano quelli economici, gli enti interessati. Perciò, si dovrebbe favorire ogni iniziativa che parte dall'amministrazione ferroviaria nel mettere a disposizione del porto, e quindi del commercio, i suoi potenti mezzi di azione, nuovi binari, scambi, impianti di sollevamento etc...

Fu appunto, in considerazione di questi crescenti bisogni, che la Società Veneta, indipendentemente dal progettato prolungamento della banchina, la cui costruzione avvenne nel 1902, avanzava una sua domanda al real Demanio, fino dal 1896, per ottenere la vendita in suo favore, dei due contestati ritagli di terreno formanti i mappali numeri 16011 e 1612 per provvedere alla migliore sistemazione del piano dei binari esistente, sul vecchio e ristretto piazzale del porto, resosi fino da quell'epoca insufficiente ai bisogni. Infatti, all'epoca del suo primo impianto, non fu possibile allacciare neanche i due binari principali con uno scambio.

Questa prima domanda non ebbe da parte del Demanio risposta alcuna. La ferrovia seppe soltanto che nel frattempo, si era rinnovato e concluso, fra il Demanio e la ditta di Angelo Cristofoli di S. Giorgio di Nogaro, un contratto di affittanza su quei due ritagli di terreno, confinanti con altra proprietà della ditta stessa, la cui durata triennale andava dal 1° giugno 1898 al 30 maggio 1901.

Dunque, evidentemente, la domanda della ditta Cristofoli, avvenuta posteriormente con esito positivo a quella avanzata al Demanio dalla Società Veneta, che avrebbe portato beneficio non solo al Comune Sangiorgino ma anche in quello dei comuni consorziati, tolse di mezzo la Società nella desiderata sistemazione del piano dei binari sul piazzale. Quali ragioni abbiano spinto il real Demanio, in quell'epoca, a posporre l'interesse pubblico a quello esclusivo di un privato, rimane tutt'ora inesplicabile.

Fatto stà che la Società Veneta nel 1900, rinnovò la sua domanda d'acquisto con esaurienti ragioni fondate su esigenze commerciali, che costrinsero il Demanio ad acconsentire e concludere il contratto. Frattanto il regio Ministero dei Lavori pubblici, concretava l'esecuzione per il prolungamento della banchina e, su parere conforme del Genio Civile, sospendeva quel contratto, nel solo intento di svincolarsi da eventuali obblighi verso la Società Veneta che sarebbe diventata, diversamente, proprietaria dei terreni attigui durante i lavori, su cui si voleva sollecitamente dare esecuzione. Sotto determinate condizioni, si aderì invece a rinnovare l'affittanza triennale alla Società Veneta, anziché alla ditta Cristofoli, il cui contratto scadeva, come anticipato, il 30 maggio 1901.

I lavori di prolungamento della banchina durarono circa fino a metà

1902, e nell'autunno di quell'anno si ebbe il collaudo.

Cessati i problemi di contratti, La Società Veneta, pensò che nessun ostacolo avrebbe potuto intralciare l'esecuzione del suo progetto di riordino del piazzale con la banchina, senza quei provvedimenti, del tutto inoperosa.

Una nuova domanda fu pertanto prodotta al real Demanio, con cui la Società Veneta allegava anche uno schizzo planimetrico particolareggiato in cui illustrava le modifiche progettate. Non trascurò nel tenere nel dovuto conto anche le esigenze di terzi, oltre a quello del transito ferroviario, assegnando ai primi, il libero uso di tutta la vecchia banchina, la sola che nelle condizioni attuali è resa accessibile ai carreggiati, pensando poi di accedere alla nuova, con una strada attraverso i terreni della ditta Cristofoli, proprietaria dei terreni confinanti.

Pareva, a lume di buon senso, che niente avrebbe potuto ostacolare la realizzazione di questo progetto, ma sorse improvvisamente il maggior ostacolo. Il Comune di S. Giorgio, rappresentato dal suo Sindaco il sig. Achille Cristofoli, si oppose energicamente a questa soluzione, accampando la pretesa, che quei ritagli fossero ceduti al Comitato stesso, il quale a sua volta, avrebbe imposte le sue condizioni, più o meno onerose alla ferrovia, prima di concederle di svilupparle su quel terreno il suo nuovo e reclamano piano dei binari.

Il Comune di S. Giorgio, non in rappresentanza degli altri e maggiori enti rappresentati, ma solo nel proprio interesse, pretendendo di subordinare la concessione, danneggiando così la ferrovia ed i terzi che nella ferrovia hanno bisogno per i loro trasporti, il Comune di S. Giorgio di Nogaro intende invece estendere anche nel piazzale retrostante le tasse di parcheggio per incrementare il gettito fiscale dei propri redditi comunali. Il Comune non rammenta che gli interessi della ferrovia sono strettamente legati agli interessi del commercio, ogni ostacolo che tende ad inceppare il libero utilizzo del porto, conduce inevitabilmente ad atrofizzare il movimento, a vantaggio di altri enti molto più aperti e consapevoli di queste grandi possibilità.

### **La risposta 17-06-1904**

A seguito dell'articolo del 09-06-1904, vorremmo che il corrispondente della Società Veneta, potesse riconoscere la parte di torto spettante alla società, e riconoscere la correttezza e la lealtà usata dal Comune nel sostenere le proprie ragioni, nell'interesse non solo di S. Giorgio, ma anche dei comuni interessati nelle spese del porto, e specialmente nell'interesse del libero commercio.

La persona "*estremamente estranea al conflitto*", ha preferito continuare

nell'errore di fatto e di apprezzamento e rimpicciolire con arte una questione di pubblico interesse, facendone una questione personale. E' ingiusto ed inutile divagare in particolari erronei ed estranei alla vera questione, per confondere e ingannare la pubblica opinione.

Avvenuto il prolungamento della banchina, la Società Veneta era libera di prolungare e spostare i suoi binari nel modo più conveniente al pubblico commercio, come pure per il suo privato. Ella aveva in affitto il fondo demaniale, ed in ogni modo ne il Governo e tanto meno il Comune potevano opporsi, quali interessati, a favorire e sollecitare il lavoro per poter accedere alla nuova banchina, e liberare la vecchia dall'attuale mal posto e mal condizionato binario. Questa rende difficili le operazioni di carico e scarico ed è, per di più, una continua minaccia alla sicurezza della banchina stessa. Dica invece perché la Società Veneta non ha voluto eseguire il lavoro o lo dica per essa la persona "estranea al conflitto".

La Società Veneta che con i suoi binari, sbarra il passaggio alla nuova banchina, vuole imporsi al Governo ed al Comune, tutore sul luogo del pubblico interesse, vuole per sè, per un suo interesse solo privato, tutta la proprietà del fondo demaniale dei mappali 1611 e 1612, altrimenti si rifiuta come si è già rifiutata fin qui, di aprire la strada alla nuova banchina, diventando così inservibile.

La Società Veneta poi, per completare la posa dei nuovi binari, ha bisogno di parte del fondo, attiguo al demanio, di proprietà del sig. Angelo Cristofoli, che è pronto a cederlo gratuitamente. Ma la Società non accettò questa soluzione, volle assolutamente tutto il fondo demaniale, o avrebbe lasciate le cose invariate.

Dopo aver fatto queste considerazioni, con quale coraggio questa società racconta di favorire il traffico nel porto perciò il commercio. La Società sa fare benissimo i suoi affari anche con gli attuali vagoni.

Assodato ciò, il Comune fin dall'anno 1891, con nota 15 febbraio n° 39, essendo il prosindaco il sig. Giuseppe Foghini, scriveva alla real Prefettura di Udine che, avendo saputo che il Genio Civile stava inviando inviti per vendere il fondo demaniale a mezzo di licitazione privata ai proprietari confinanti, ossia Angelo Cristofoli, A. Morassutti e Società Veneta, chiedeva di bloccare questa iniziativa sentendo il bisogno di prolungare la banchina, quell'aria si rendeva necessaria per la costruzione ed esercizio della nuova opera d'approdo e dell'allargamento del piazzale. Il Comune perciò, domandava fino da allora al Governo, che fosse sospesa la vendita o almeno che fosse ceduto a lui il fondo a un prezzo conveniente, onde evitare il passaggio della proprietà a terzi, che in caso di espropriazione, avrebbero chiesto importi esagerati per la vendita.

La vendita fu sospesa e fu provveduto all'affittanza del fondo, cercando di trovare chi potesse essere interessato a condurlo in affittanza per almeno 30 lire annue. Il contratto venne stipulato poi con il sig. Angelo Cristofoli, che si impegnò a scioglierlo ad ogni domanda del Governo. E' chiaro che così operando, il Comune ben lungi dal favorire gli interessi privati, assicura di fatto l'utile pubblico e non con asserzioni gratuite, come fa chi scrive per la Società Veneta.

Le vicende posteriori, cui andò soggetta la vertenza, sono state già esposte e documentate, giova solo ripetere che la Società Veneta mai si è dimostrata disposta a sistemare meglio il piano dei binari, pur sapendo che il Comune l'avrebbe favorita in ogni particolare purché, non fosse a danno del piazzale del porto e al libero commercio. Essa preferì lavorare sott'acqua per i suoi fini esclusivamente privati, per arrivare a possedere il fondo demaniale. Fu essa e non altri ad impedire la permuta, quando il Governo volle espropriare al Comune, parte del piazzale per costruire la dogana, mentre avrebbe potuto, e più agevolmente, espropriare l'attiguo fondo di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria. Il Governo non continuò con la trattativa, ben sapendo il caro prezzo che avrebbe saputo chiedere.

Malgrado tutto questo, si ha ancora l'abitudine di accusare il Comune di voler osteggiare il commercio del porto e della ferrovia. Un Comune che per la costruzione del binario ferroviario corrisponde il gravosissimo contributo di lire 4.000 annue, un Comune che per favorire la Società Veneta, permette a questa di variare il primo tracciato più economico, che percorre lungo tutto il paese di Nogarò, attraversando tre volte la via pubblica con danni e continui pericoli, un Comune che concede il proprio piazzale a mezzo di permuta vantaggiosissima pur di aver sollecitato i binari fino alla banchina. Si è anche accennato, intendendo far torto al Comune, alla tassa di posteggio che questi percepisce per l'occupazione del piazzale comunale. Questa tassa non ha scopo di lucro, ma quello precipuo di impedire che con depositi di merci, si tenga occupato il piazzale più del necessario a danno del libero commercio, questo per i depositi stabili, mentre quelli per le operazioni di carico e scarico sono completamente gratuiti.

Ed ora, ben venga sollecita sul luogo la Commissione a definire la vertenza con equità e giustizia, nel pubblico interesse, pur accordando ogni possibile facilitazione alla Società ferroviaria.

Da: *“La Patria del Friuli”*