



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI UDINE

Università degli studi di Udine

I figli di Maria. Storia di una caserma, una valle e un confine

Original

Availability:

This version is available <http://hdl.handle.net/11390/1324184> since 2026-02-23T17:10:15Z

Publisher:

Published

DOI:

Terms of use:

The institutional repository of the University of Udine (<http://air.uniud.it>) is provided by ARIC services. The aim is to enable open access to all the world.

Publisher copyright

(Article begins on next page)

I figli di Maria. Storia di una caserma, una valle e un confine

Dario Salvatore¹ **

Abstract

Il saggio analizza gli effetti territoriali della Guerra fredda e della distensione attraverso il caso della valle del But, in Friuli Venezia Giulia, al confine tra Italia e Austria. Qui la presenza militare, consolidatasi negli anni Cinquanta e Sessanta con la caserma Maria Plozner Mentil, produsse profonde interazioni con l'economia e la società locali, generando al tempo stesso opportunità e vincoli. La smilitarizzazione avviata negli anni Settanta aprì a nuove prospettive di sviluppo, legate al turismo, alla cooperazione transfrontaliera e a progetti infrastrutturali come il traforo del Monte Croce Carnico. L'esperienza mostra come la détente non fu soltanto un processo politico-diplomatico, ma un fenomeno capace di incidere in modo concreto sulle comunità di confine, ridefinendo equilibri socioeconomici e lasciando eredità contrastanti tra memoria militare e nuove visioni di integrazione.

Keywords: Friuli Venezia Giulia, Militarizzazione, Demilitarizzazione, Détente, Guerra Fredda, Alpe-Adria.

Abstract

This contribution examines the territorial effects of the Cold War and détente through the case of the But Valley, on the border between Italy and Austria. Here, the military presence, consolidated in the 1950s and 1960s with the Maria Plozner Mentil barracks, deeply interacted with the local economy and society, generating both opportunities and constraints. The demilitarization launched in the 1970s opened new prospects for development, linked to tourism, cross-border cooperation, and infrastructure projects such as the Monte Croce Carnico tunnel. This experience shows that détente was not only a political-diplomatic process, but also a phenomenon that concretely affected border communities, redefining socio-economic balances and leaving behind contrasting legacies between military memory and new visions of integration.

Keywords: Friuli Venezia Giulia, Militarization, Demilitarization, Détente, Cold War, Alpe-Adria.

¹ Dipartimento di scienze economiche e statistiche, Università di Udine, E-mail: dario.salvatore@uniud.it.

** Il lavoro di ricerca per questo articolo è stato svolto nell'ambito del progetto N. 2022X7M7XN, Italian Cold war borders (ICWB) a New Research framework during Détente a valere sul bando PRIN 2022 finanziato dall'Unione europea – NextGenerationEU

I figli di Maria. Storia di una caserma, una valle e un confine

Dario Salvatore¹

Introduzione

Negli ultimi decenni la storiografia sui confini ha conosciuto una significativa rinnovata attenzione, in linea con l'evoluzione dei *border studies*, che hanno contribuito a ridefinire le frontiere come spazi sociali, economici e culturali costantemente riplasmati nelle loro funzioni e significati². Inserendosi in questo dibattito, il presente saggio propone un'analisi storico-economica volta ad arricchire le interpretazioni del processo di distensione tra Italia e Austria, nonché della più ampia riconcettualizzazione delle Alpi da spazio di frontiera a punto di contatto nel corso della Guerra fredda³.

La scelta della valle del But, in Friuli Venezia Giulia, come caso di studio risponde a un duplice scopo. Da un lato, essa rappresenta un consapevole tentativo di decentramento geografico rispetto agli abituali riferimenti della storiografia sui rapporti italo-austriaci, tradizionalmente concentrata sull'area altoatesina⁴; dall'altro, costituisce un vero e proprio laboratorio di rifunzionalizzazione di un confine, poiché il territorio fu interessato dapprima da una fase di intensa militarizzazione negli anni Cinquanta e Sessanta e, in seguito, da un processo di demilitarizzazione, accompagnato da programmi di trasformazione e valorizzazione turistica del territorio.

Questa duplice, e per certi versi antitetica, configurazione del confine invita a interrogarsi sugli effetti prodotti dai differenti regimi di *bordering*. L'analisi della militarizzazione della società in una regione come il Friuli Venezia Giulia implica, tuttavia, il confronto con una memoria collettiva fortemente sedimentata, che continua a modellare la percezione storica delle comunità locali e a costituire una lente interpretativa attraverso cui vengono ricordati e valutati i processi di presenza e

¹ La ricerca rientra nell'ambito del progetto N. 2022X7M7XN, Italian Cold war borders (ICWB) a New Research framework during Détente a valere sul bando PRIN 2022 finanziato dall'Unione europea – NextGenerationEU.

² Alexander C Diener, Joshua Hagen, *Borders: A Very Short Introduction*, Oxford, Oxford University Press, 2012; Chiara Brambilla, *Il confine come borderscape*, "InTrasformazione: Rivista di storia delle idee" 4, 2015, n. 2, pp. 5-9; Martin Deleixhe, Magdalena Dembinska, Julien Danero Iglesias, *Securitized Borderlands*, "Journal of Borderlands Studies", 2019, n. 5, pp. 639-647.

³ Federico Montini Tenca, Sabine Rutar, *Open Borders in the Alps-Adriatic Region during the Cold War and Beyond: An ERC Project, an Exhibition, and a Twin European Capital of Culture*, "Comparative Southeast European Studies", 2025, n. 2, pp. 230-245.

⁴ Andrea di Michele, *Antagonismo, riconciliazione, indifferenza? Un'introduzione al confronto storiografico italo-austriaco dal dopoguerra a oggi* in Andrea Di Michele e al., *La difficile riappacificazione: Italia, Austria e Alto Adige nel XX secolo*, Roma, Viella, 2022, pp. 11-13.

di riorganizzazione militare⁵. In questo senso, la valle del But rappresenta un esempio indicativo di tale persistenza memoriale, evidente nelle giornate dei “Figli di Maria”, il raduno annuale degli ex militari della caserma Maria Plozner Mentil⁶, che ancora oggi raccoglie una partecipazione ampia e sentita da parte della comunità locale. Rispetto a un dibattito pubblico regionale ancora vivo⁷ – oscillante tra la denuncia dei limiti derivanti dai presidi militari e la valorizzazione delle loro ricadute economiche e occupazionali – il presente saggio si propone di trasferire sul terreno storiografico una questione sinora trattata prevalentemente in chiave memoriale, al fine di delineare nuove piste interpretative mediante l’impiego di fonti inedite e una prospettiva interdisciplinare.

Grazie al contributo di approcci sociologici⁸ e geografici⁹, lo studio sposta l’attenzione dal tradizionale rapporto truppa-territorio a quello più ampio tra istituzione militare e comunità civile, interpretando le caserme come veri e propri attori territoriali, capaci di interagire in forme ambivalenti con il tessuto socioeconomico locale¹⁰. La ricostruzione di una stima concreta, misurabile e documentata dei molteplici rapporti tra istituzioni militari e territorio – sviluppata nel secondo paragrafo – costituisce una condizione preliminare indispensabile per cogliere non solo le forme di integrazione tra il presidio militare e la comunità locale, ma soprattutto le conseguenze prodotte dalla successiva smobilitazione.

Questo inquadramento storiografico costituisce la premessa al nucleo analitico del contributo. A partire dal 1969, l’area fu investita da un processo di profonda demilitarizzazione, esito congiunto della riforma dell’Esercito¹¹ e di una diversa valutazione strategica del confine in questione, maturata nel quadro della distensione europea e, in particolare, del riavvicinamento tra Italia e Austria. In questa prospettiva, la ricerca invita a interpretare la *détente* non soltanto come fenomeno politico-diplomatico, ma anche come processo territoriale: la smobilitazione militare (*pars destruens*) ne

⁵ Paolo Michelutti, *Servitù militari e militarizzazione. Il Friuli Venezia Giulia 1949-1989*, “Italia Contemporanea”, 2012, n. 267, pp. 291-307.

⁶ Da sottolineare come sia l’unica caserma dell’Esercito mai intitolata a una donna, Maria Plozner Mentil portatrice carnica uccisa nel 1916.

⁷ Moreno Baccichet, *Disegno e crisi della pianificazione militare lungo la cortina di ferro: il caso del Friuli Venezia Giulia*, in M. Baccichet (a cura di), *Fortezza FVG. Dalla guerra fredda alle aree militari dismesse*, Monfalcone, EdicomEdizioni, 2015.

⁸ Raimondo Strassoldo, *Sviluppo regionale e difesa nazionale*, Trieste, Edizioni LINT, 1972.

⁹ Rachel Woodward, *From military geography to militarism’s geographies: disciplinary engagements with the geographies of militarism and military activities*, “Progress in Human Geography”, 2005, n. 6, pp. 718-740; Giovanni Sistu, Elisabetta Strazzerà (a cura di), *Zone militari: limiti invalicabili? L’impatto della presenza militare in Sardegna*, Roma, Gangemi Editore, 2023.

¹⁰ Anche la storiografia economica internazionale negli ultimi anni ha rivolto crescente attenzione al rapporto tra strutture militari e territori ospitanti, in particolare nelle fasi di riconversione o di chiusura. Linda Andersson, John Lundberg, Magnus Sjöström, *Regional effects of military closures: the case of Sweden*, “Defense and Peace Economics”, 2007, n. 1, pp. 87-97; Meridith Hill Thanner, Mady Wechsler Segal, *When the Military Leaves and Places Change: Effects of the Closing of an Army Post on the Local Community*, “Armed Forces & Society”, 2007, n. 4, pp. 662-681; Alfredo R. Paloyo, Colin Vance, Matthias Vorell, *The Regional Economic Effects of Military Base Realignments and Closures in Germany*, “RUHR Economic Papers”, 2010, n. 181, pp. 3-13.

¹¹ Nicola Labanca, *Nella Guerra fredda e oltre* in N. Labanca, *Guerra ed eserciti nell’età contemporanea*, Bologna, Il Mulino, 2022, pp. 238-241.

costituì la manifestazione più immediata e tangibile, ma essa generò al contempo effetti più ampi, incidendo sulla dimensione economica e sociale e aprendo nuovi spazi di riorganizzazione delle risorse e di cooperazione transfrontaliera nei territori di confine.

Attribuire alle comunità locali la capacità di rispondere, adattarsi o rielaborare le politiche imposte dall'alto implica che il rapporto tra demilitarizzazione e distensione non possa essere analizzato prescindendo dal territorio e dalle sue specificità storiche, economiche e culturali. In questa direzione, raccogliendo l'invito della recente storiografia della montagna a superare l'immagine riduttiva – e ormai abusata – di questo spazio come semplice “fabbrica di uomini”¹², la ricerca intende interrogarsi sulla possibilità che la *détente* abbia prodotto anche una *pars construens*, vale a dire una visione alternativa di sviluppo per le aree montane, storicamente segnate da spopolamento e marginalità; un profilo condiviso dalla valle in oggetto¹³. L'analisi mira inoltre a chiarire in che misura la distensione abbia contribuito a trasformare la funzione del confine, generando nuove opportunità, reti e prospettive di integrazione locale, e se le iniziative avviate in quegli anni abbiano rappresentato un'alternativa concreta alla “monocultura economica”¹⁴ fondata precedentemente sulla caserma Maria Plozner Mentil.

Come ha mostrato la storiografia più recente¹⁵, il turismo durante la Guerra fredda non fu soltanto una conseguenza della progressiva attenuazione delle tensioni tra i blocchi, ma anche uno dei fattori che contribuirono concretamente a rinegoziare il significato stesso del confine. In questa prospettiva, i flussi turistici costituirono un vero e proprio acceleratore di processi di *de-bordering*, poiché introdussero pratiche di attraversamento, contatto e scambio che incrinarono la rappresentazione del confine come barriera rigida e impermeabile, trasformando la “cortina di ferro” in una sorta di “membrana semipermeabile”. In questa prospettiva, si colloca il seguente caso di

¹² Andrea Bonoldi, *Storia delle Alpi e storia economica: tendenze e protagonisti negli ultimi cinquant'anni*, “Geschichte und Region / Storia e Regione”, 2022, n. 31, pp. 71-97.

¹³ La Valle del But (detta anche Canale di San Pietro) è una delle otto valli della Carnia, organizzata lungo l'asta del torrente But che nasce nei pressi di Timau e scorre verso sud attraversando i comuni di Paluzza, Sutrio, Arta Terme e Zuglio prima di confluire nel Tagliamento a Tolmezzo. Fin dall'età romana la Valle del But ha costituito un corridoio di transito verso il passo di Monte Croce Carnico, inserito nella rete delle vie di comunicazione nord-alpine tra Aquileia e il Norico. In età moderna e contemporanea tale funzione di collegamento si intrecciò con specifiche specializzazioni economiche locali: accanto alla filiera del legno di Sutrio, all'esbosco e allo sfruttamento minerario nell'area di Timau, la valle si caratterizzò per un'economia di montagna fortemente segnata dalla stagionalità. In età moderna, in particolare, l'equilibrio economico si fondò sul commercio ambulante, soprattutto di stoffe, che consentiva di integrare redditi agricoli strutturalmente limitati. Il declino delle attività mercantili di antico regime, la pochezza delle risorse del territorio e le trasformazioni dei mercati del lavoro europei spinsero una parte consistente della popolazione verso forme di emigrazione temporanea in Germania e Austria. Proprio il contatto con le evolute organizzazioni del lavoro nei due imperi di lingua tedesca favorì la diffusione del cooperativismo nella valle, soprattutto nel settore lattiero-caseario e nei servizi locali, come risposta collettiva alla frammentazione produttiva, alla scarsità di capitale e alle condizioni strutturali dell'economia montana. Si veda Gabriele Renzulli, *Economia e società in Carnia fra '800 e '900: dibattito politico e origini del socialismo*, Udine, Istituto Friulano per la Storia del Movimento di Liberazione, 1978; Alessio Fornasin, *Emigrazioni e mestieri in Carnia: la cesura del XIX secolo*, “In Alto”, 1998, n. 80, pp. 19-40.

¹⁴ Efficace espressione mutuata da G. Sistu, E. Strazzerà (a cura di), *Zone militari*, cit. p. 13.

¹⁵ Sune Bechmann Pedersen, Christian Noack (eds.), *Tourism and Travel during the Cold War. Negotiating Tourist Experiences across the Iron Curtain*, London, Routledge, 2019.

studio, dove, ai motivi sovraregionali che spinsero alla demilitarizzazione dell'area, subentrarono processi regionali e transregionali di rifunzionalizzazione turistica che produssero nuove forme di relazione transfrontaliera. L'aumento dei visitatori stranieri attraverso il passo di Monte Croce Carnico e le prime politiche di cooperazione transregionale – poi confluite nell'esperienza dell'Alpe-Adria – agirono infatti come pratiche di *re-bordering*, ridefinendo progressivamente quello che era fino a poco tempo prima un segmento del Vallo Alpino del littorio in un corridoio della mobilità transeuropea.

Le spinte provenienti da diversi livelli istituzionali verso la terziarizzazione dell'economia locale confluirono nel progetto del traforo del Monte Croce Carnico, pensato per integrare l'area montana nelle reti di scambio europee, creare nuove opportunità economiche e rafforzare i legami politici e culturali transfrontalieri. Esso si configurava, dunque, come un intervento emblematico della *pars construens* della distensione, nella misura in cui mirava a tradurre sul piano locale le logiche di apertura e cooperazione che caratterizzarono la cornice europea degli anni Settanta. Tuttavia, la vicenda del traforo – affrontata nel quarto paragrafo – rivela anche le contraddizioni insite in un processo di distensione territoriale multilivello, nel quale convivono attori locali, regionali, nazionali e sovranazionali, ciascuno con priorità e visioni proprie¹⁶. Lo sviluppo e l'esito di questo progetto mostrano come la costruzione di un ordine territoriale alternativo dipese non solo dalle opportunità offerte dal contesto internazionale, ma anche dalla capacità di armonizzare interessi e strategie eterogenei. A distanza di decenni, l'eredità di quel fallimento si riflette in una memoria locale selettiva¹⁷, incline a valorizzare la familiarità e la sicurezza economica un tempo associate alla presenza militare, e, per contro, a relegare in secondo piano l'esperienza di cooperazione internazionale alla quale il territorio aveva partecipato con convinzione¹⁸.

¹⁶ Melanie Plangger, *De-and re-bordering the Alpine Space: how Cross-border Cooperation Intertwines Spatial and Institutional Patterns of Exclusion and Inclusion, Subordination and Horizontality*, "Journal of Borderlands Studies", 2020, n. 3, pp. 443-465.

¹⁷ L'indagine è stata resa possibile, anzitutto, dall'opportunità, tutt'altro che scontata, di consultare un archivio comunale come quello di Paluzza, principale centro abitato della valle. A ciò si è affiancata la preziosa disponibilità di cittadini ed ex militari a partecipare a una campagna di interviste *land based*, condotta nell'arco di un anno in diversi Comuni della valle e in conformità con le indicazioni metodologiche ed epistemologiche contenute nel documento "Buone pratiche per la Storia Orale", seconda versione 2020, prodotte dall'AISO, Società di Storia Orale. Le interviste sono conservate dall'autore dell'articolo, che è stato anche l'intervistatore. La ricerca si è giovata inoltre del prezioso supporto della Brigata Julia, in modo particolare del colonnello Ruggero Cucchini e del tenente colonnello Natale Romeo, e della disponibilità delle impiegate del Comune di Paluzza, Roberta Mentil e Barbara Pressutti, per l'accesso all'archivio. A tutte queste persone vanno i ringraziamenti dell'autore.

¹⁸ Si veda Bruno De Barbieri, *Cartoline non affrancate*, Genova, Eidon, 2023, raccolta di ricordi degli alpini della Plozner.

Il dopoguerra: prove di distensione locale

Il decennio che va dal secondo dopoguerra alla metà degli anni Cinquanta rappresenta per la valle del But, e per la Carnia nel suo complesso, una fase di transizione verso una nuova concettualizzazione del confine. A differenza di quanto avvenne nell'area giuliana e in Alto Adige, dove il confine fu da subito percepito e gestito come uno spazio rigidamente controllato, in Carnia questo processo si manifestò con maggiore lentezza e minor intensità. Ciò non significa che l'area non avesse sperimentato condizioni paragonabili a quelle dei due contesti vicini. Durante il ventennio fascista, infatti, la valle fu interessata da una significativa militarizzazione con la costruzione di una sezione del Vallo alpino del littorio¹⁹. La scelta di rafforzare proprio questo settore non fu casuale, poiché l'area aveva già rivestito un ruolo strategico durante la Prima guerra mondiale per la presenza del passo alpino del Monte Croce Carnico, via di accesso alla valle del Gail in Austria²⁰. La sorveglianza e la manutenzione delle strutture difensive furono affidate alla Guardia alla frontiera (Gaf), che stabilì il proprio comando a Paluzza nel 1934, condiviso con la 12^a compagnia del battaglione Tolmezzo²¹. Dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943, la caserma fu occupata da reparti cosacchi, che la trasformarono in centro operativo per le attività di repressione antipartigiana²².

L'incrocio tra le fonti comunali e la documentazione prodotta dall'Ufficio zone di confine (Uzc)²³ mette chiaramente in luce, per questo primo decennio postbellico, un significativo scarto nelle modalità di gestione e percezione del confine italo-austriaco tra Alto Adige e Carnia. È importante sottolineare che tale divergenza non fu imputabile soltanto all'amministrazione italiana, perché anche le autorità carinziane mostrarono un approccio più elastico e autonomo rispetto agli indirizzi politici provenienti da Vienna o dal Tirolo. Nonostante i ripetuti richiami da parte del governo centrale italiano a tener conto delle "superiori ragioni politiche"²⁴ nella gestione dei rapporti transfrontalieri,

¹⁹ Alessandro Bernasconi, Giovanni Muran, *Il testimone di cemento*, Udine, La nuova Base Editrice, 2009.

²⁰ Erwin Steinbock, *Die Kämpfe um den Plöckenpass 1915-17*, Wien, Öbv, 1965.

²¹ Gaetano Paolo Agnini, Paolo Montina, *1921-2022. I 101 anni del Gruppo Alpini "Pal Piccolo" di Paluzza*, Paluzza, S. n., 2023, pp. 111-115.

²² Rosanna Rossa, *Venti Cammelli sul Tagliamento. L'avventura cosacca in Friuli dal 1944 al 1945*, Udine, Istituto Friulano per la Storia della Resistenza, 2007; Tommaso Piffer, *La politica delle Brigate autonome (1943-1945)* in Giancarlo Monina (a cura di), *1945-1946. Le origini della repubblica*, Vol. I, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2007; Paolo Ferrari, *Litorale Adriatico: progetto annessione*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2023.

²³ L'Ufficio per le zone di confine nacque nel 1947 come riorganizzazione, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, delle strutture speciali attive nel primo dopoguerra per la gestione della Venezia Giulia e dell'Alto Adige, fino ad allora distribuite tra diversi ambiti amministrativi. Lungi dal configurarsi come un mero apparato assistenziale per i profughi istriani o per le comunità italiane nelle regioni di frontiera, l'Ufficio divenne presto un canale di coordinamento politico-amministrativo tra Roma e le periferie. Attraverso interventi economici e iniziative culturali, esso contribuì inoltre alla mobilitazione e legittimazione dell'italianità nelle aree di confine, nel quadro delle tensioni diplomatiche con Austria e Jugoslavia. Diego D'Amelio, Andrea di Michele, Giorgio Mezzalana (a cura di), *La difesa dell'italianità. L'Ufficio per le zone di confine a Bolzano, Trento e Trieste (1945-1954)*, Bologna, Il Mulino, 2015.

²⁴ Minuta Presidenza consiglio dei ministri, 27 settembre 1949 in Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio zone di confine, s. III, b. 53, vol. II, fasc. 364.

le istituzioni friulane, così come quelle carinziane, mostrarono una certa propensione al dialogo. Specialmente tra il 1945 e il 1949 i contatti tra autorità della Carnia e della Val Canale con gli omologhi carinziani furono assidui, con scambi di visite ed eventi tenuti sul confine²⁵. Da una postura inizialmente prudente, l'Uzc e l'ambasciata italiana a Vienna passarono a una netta contrarietà quando gli incontri informali presero veste istituzionale²⁶. Il disciplinamento delle visite al Paese vicino con l'emanazione di "precise disposizioni" da parte dell'Uzc, con il beneplacito del ministero degli Interni, "onde porli in grado di manifestare il proprio parere circa le autorizzazioni da concedersi" e l'opposizione all'autorizzazione dei visti per eventi culturali e sportivi²⁷ sono alcune risoluzioni che provano la diffidenza romana nei confronti delle intenzioni carinziane. Il pericolo, neanche tanto sotteso da Roma, di una strategia di infiltrazione e destabilizzazione austriaca, legò, di fatto, lo scacchiere friulano a quello altoatesino nella percezione degli *stakeholders* italiani²⁸. A tal riguardo risultano illuminanti le parole del prefetto di Udine del 1949, quando, di fronte ai moniti ministeriali, così argomentava:

Vedere in tutto ciò uno scopo recondito ben preciso, di carattere politico, e cioè la volontà di ridestare il sentimento nazionale austriaco in seno alle popolazioni rimaste al di qua del confine dopo la guerra del 1915-1918, significherebbe interpretare il contenuto di tali manifestazioni in modo arbitrario²⁹.

Da incontri per lo più estemporanei, volti a ricucire i tradizionali rapporti di buon vicinato tra singole municipalità, le relazioni tra Friuli e Carinzia compirono un deciso salto di qualità sul finire degli anni Quaranta. Fu ancora una volta un'iniziativa dal basso a dare impulso al processo, con la

²⁵ Quattro mesi dopo la riapertura del passo di Monte Croce Carnico (28 aprile 1949), il sindaco di Mauthen, accompagnato da gendarmi in divisa, depose una corona nel tempio ossario di Timau in omaggio ai caduti della Grande guerra. L'episodio irritò Uzc e ministero dell'Interno, che giudicarono la presenza di militari stranieri in uniforme una violazione delle disposizioni di pubblica sicurezza. La polizia di frontiera lo interpretò invece come gesto di amicizia che "alle volte può indurre a trascurare l'osservanza delle norme". Telespresso ministero degli affari Esteri, 9 settembre 1949 in loc. cit. a nota 24.

²⁶ Nel 1948, di fronte all'intenzione espressa da alcuni sindaci austriaci di recarsi in visita ufficiale a Tarvisio e Udine, intervenne direttamente il sottosegretario Giulio Andreotti, stabilendo che tali incontri dovessero svolgersi "unicamente in forma privata". Telegramma al prefetto di Udine, 1° settembre 1948, in loc. cit. nota 24.

²⁷ Circolare ministero dell'Interno, 28 aprile 1949 in Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio zone di confine, s. III, b. 53, vol. II, fasc. 364, s. fasc. Valico di Monte Croce Carnico-Gare Sciatorie.

²⁸ Il coinvolgimento di Viktor Petschnik, sindaco di Villach e consigliere nazionale del Svö, tra i promotori dei contatti suscitò sospetti nella Dc locale e nell'ambasciata italiana, che vi lessero un possibile tentativo dei socialisti altoatesini di ottenere appoggi politici in Italia "in merito alle loro rivendicazioni sulla revisione delle opzioni". Missiva riservata, ufficio di collegamento di Klagenfurt, ottobre 1947, in loc. cit. nota 24.

²⁹ Circolare ministero dell'Interno, 5 settembre 1949 in loc. cit. in nota 24.

proposta di stipulare un accordo sul piccolo traffico frontaliero, estendendo di fatto anche a quest'area alcune delle prerogative già riconosciute all'Alto Adige e al Tirolo dall'accordo De Gasperi-Gruber³⁰.

I frequenti incontri tra le Camere di Commercio di Udine e di Klagenfurt portarono rapidamente alla definizione di uno schema d'intesa, strutturato in dodici articoli e tre punti fondamentali: 1) L'istituzione di una Commissione Mista, modellata sull'esperienza di Bolzano, incaricata dell'aggiornamento periodico delle liste di prodotti esenti da imposte; 2) La previsione di reciproche agevolazioni per l'assunzione di manodopera straniera; 3) L'introduzione di buoni turistici, validi indifferentemente per alberghi e pensioni delle due regioni, con l'obiettivo di incentivare il flusso di visitatori in entrambe le direzioni³¹. Tale schema di accordo – prodotto, va detto, non da organismi di rappresentanza ma da istituzioni economiche intermedie subregionali – rappresentava uno dei primi esempi nel dopoguerra di valorizzazione della distensione transfrontaliera in termini di sviluppo commerciale e turistico dei territori alpini³². Lo schema di accordo rifletteva, in maniera emblematica, tanto le speranze quanto le contraddizioni di quel periodo. Le speranze erano riposte nell'intensificazione dei rapporti transregionali, sostenute dall'evidente complementarità economica che caratterizzava molte aree dell'arco alpino orientale³³. Le criticità, invece, emergevano con particolare evidenza nel secondo punto dell'intesa, relativo alla mobilità del lavoro. Con oltre 50.000 disoccupati e fenomeni di protesta, come gli scioperi al rovescio nella zona del Cormor, il Friuli degli anni Cinquanta era un'area svantaggiata, equiparabile per condizioni socioeconomiche a molte regioni del Mezzogiorno³⁴ e lo stesso Comune di Paluzza fu riconosciuto tra le aree depresse del Settentrione nel 1966³⁵.

Enrico Morpurgo³⁶, presidente della Camera di commercio di Udine tra il 1948 e il 1955, riuscì a ottenere, grazie all'intercessione del senatore Luciano Fantoni³⁷, un incontro tra una

³⁰ Fabio Giacomoni, *L'Accordo preferenziale fra Trentino-Alto Adige e Tirolo-Vorarlberg - «Accordino» - e la ripresa dei traffici commerciali tra Austria e Italia* in Andrea Bonoldi, Andrea Leonardi (a cura di), *La rinascita economica dell'Europa. Il Piano Marshall e l'area alpina*, Milano, FrancoAngeli, 2006.

³¹ Schema di accordo in Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio zone di confine, s. III, b. 87, vol I, fasc. 865.

³² Andrea Leonardi, *La politica turistica italiana nel secondo dopoguerra: il riavvio dei flussi internazionali e il ruolo dell'Erp*, "Storia economica", 2022, n. 1-2, p. 367-389.

³³ Nel secondo dopoguerra il legname costituì la principale importazione dall'Austria in Italia, risorsa essenziale per vari comparti produttivi carnici, dagli storici mobilifici di Sutrio nella valle del But alle cartiere di Tolmezzo e Ovaro. Per esempio, la ditta Selenati e Nodale di Sutrio, fondata nel 1953, si approvvigionava interamente dalla Carinzia. Cfr. Giorgio Valussi, *La collaborazione economica del Friuli-Venezia Giulia con l'Austria e le prospettive di sviluppo*, Udine, Istituto di Geografia dell'Università di Udine, 1982, pp. 34-37; Giuseppe Gori, *Le lotte per il lavoro in Carnia. Il caso della Cartiera di Ovaro*, Udine, Istituto friulano per la storia del movimento di liberazione, 2019.

³⁴ Monica Emmanuelli e Andrea Zannini (a cura di), *La ricostruzione della società friulana 1945-1955*, Udine, Istituto friulano per la Storia del movimento di Liberazione, 2018.

³⁵ Legge 22 luglio 1966 n. 614.

³⁶ Esponente di un'importante famiglia di banchieri ebrei ashkenaziti, il cui arrivo in Italia risale al Cinquecento. Derivazioni della famiglia Morpurgo si insediarono a più riprese in diverse città d'Italia, tra cui Trieste. Tullia Catalan, *I Morpurgo di Trieste. Una famiglia ebraica fra emancipazione ed integrazione (1848-1915)* in Fabio Mazzonis (a cura di), *Percorsi e modelli familiari in Italia tra '700 e '900*, Roma, Bulzoni, 1996.

³⁷ Sul personaggio e al ruolo avuto in Friuli e nella politica nazionale si rimanda alla voce *Luciano Fantoni* del Dizionario Biografico dei Friulani curata da Marco Bovolini.

deputazione friulana e Alcide De Gasperi, durante il quale fu sottoposto lo schema³⁸. Malgrado le aperture di credito manifestate in quell'occasione, l'intesa Friuli-Carinzia non ricevette il via libera definitivo, né da Roma né da Vienna.

La caserma e il territorio

Mentre andavano progressivamente scemando i tentativi di cooperazione a livello municipale, la valle del But fu investita da una nuova fase di militarizzazione. La caserma di Paluzza, utilizzata come sanatorio tra il 1945 e il 1952, tornò a ospitare reparti operativi degli alpini di posizione, che nel 1962 assunsero la denominazione di alpini d'arresto. L'XI raggruppamento, stanziato a Paluzza, aveva il compito di presidiare le opere difensive del Vallo alpino del littorio riattivate nel corso degli anni Cinquanta; inizialmente quelle presenti sul passo Monte Croce, successivamente quelle della zona di Torre Moscarda, tra Paluzza e Timau³⁹. L'ipotesi di un eventuale sfondamento sovietico attraverso il territorio austriaco⁴⁰ portò a rafforzare ulteriormente il presidio militare con il distacco del VII battaglione genio trasmissioni tra il 1959 e il 1962 e, successivamente, del battaglione Mondovì, che vi operò dal 1962 al 1974. Gli anni Sessanta segnarono perciò una vera cesura nei rapporti transfrontalieri nell'area, come testimoniato dalla sensibile riduzione dei contatti nelle carte dell'archivio comunale.

La rinnovata militarizzazione del territorio, attestata anche dall'ampliamento del contingente della Guardia di finanza a Paluzza, Timau e al passo alpino, contribuì a una rimodulazione dell'economia valligiana. Per coglierne appieno le ricadute economiche non è sufficiente limitarsi all'analisi della figura del militare inteso come consumatore di beni e servizi *extramoenia* (osterie, tabaccherie, lavanderie, barbieri); occorre, piuttosto, estendere lo sguardo alle relazioni tra la comunità locale e la caserma in quanto istituzione. In questa prospettiva, la presenza della caserma generò immediatamente esternalità negative per il territorio, riconducibili soprattutto alle servitù militari⁴¹. Allo stesso tempo, però, essa produsse anche esternalità positive, favorendo un trasferimento di competenze e *know-how* verso il tessuto economico locale. Tale processo si attivò principalmente mediante dinamiche di *learning-by-doing*, con le attività locali che furono spinte ad

³⁸ Memoriale al presidente del Consiglio, 7 luglio 1949 in Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio zone di confine, s. III, b. 85, fasc. 865.

³⁹ I lavori ebbero inizio nel 1950 e si conclusero nel 1953 con la consegna dei manufatti. Lo sbarramento del Monte Croce contava 3 opere difensive, nelle quali erano installate 4 mitragliatrici e 4 cannoni anticarro da 70/21 sostituiti nel 1966 dai 90/32. Lo sbarramento di Torre Moscarda, composto da 4 opere difensive, contava 10 mitragliatrici e 3 cannoni 105/25. Matteo Chiaruttini, Filippo Cappellano, Enzo Mosolo, *La fortezza degli Alpini*, Roma, Sme, 2022, pp. 286-294.

⁴⁰ Ivi, pp. 23-28.

⁴¹ Alla data del 1973 la superficie del comune di Paluzza soggetta a servitù militari era pari a 138 ettari. Con la riforma del 1976 fu ridotta a 57 ettari, misura che rimase invariata fino al 1992, nonostante il progressivo disimpegno delle forze armate dall'area. *Friuli-Venezia Giulia. Compendio statistico 1973-1992*.

adeguarsi agli standard qualitativi e quantitativi imposti dalla domanda militare, incorporando nuove tecniche organizzative e produttive. Questo fu il caso, in particolare, della Secab (Società Elettrica Cooperativa dell'Alto But), la prima cooperativa friulana di produzione e distribuzione di energia idroelettrica, fondata a Paluzza nel 1911⁴². Sopravvissuta al fascismo e al secondo conflitto mondiale, la cooperativa riuscì ad aggiudicarsi contratti di fornitura elettrica per il comprensorio militare⁴³ e, soprattutto, commesse per l'ammodernamento degli impianti e per la fornitura di materiale destinato agli sbarramenti difensivi riattivati e integrati nel sistema di sicurezza Nato⁴⁴. La scala di impegno consentì al sodalizio cooperativo non solo di consolidare la ripresa nel secondo dopoguerra ma di attraversare senza troppi contraccolpi il processo di nazionalizzazione del settore elettrico.

Sul versante delle attività commerciali che intrattennero i rapporti con il complesso militare, bisogna partire dal panificio cooperativo Alto But, nato per filiazione proprio dalla Secab, come ricorda Giulio Pittino, il cui padre fu uno dei soci fondatori della cooperativa:

Il panificio cooperativo sfornava due quintali di pane solo per i militari; inizialmente tutto a mano e forno a legna. Poco più giù c'era il panificio Lorenzo Pittino con la pasticceria e lì si faceva il pane e i dolci per il circolo ufficiali e sottoufficiali. Una volta alla settimana ci telefonava lo spaccio truppa per richiedere gli ordinativi della domenica. Mentre la fornitura alla caserma avveniva previa asta pubblica, i servizi ai circoli e allo spaccio erano concordati a voce e a prezzo libero con il maresciallo preposto al vettovagliamento⁴⁵.

Un caso forse più emblematico è rappresentato dalla principale macelleria del paese, Lazzara, che ottenne i contratti per la fornitura di carne alla caserma Maria Plozner. La famiglia Lazzara seppe cogliere l'opportunità offerta dagli appalti militari per rinnovare profondamente la propria attività, realizzando un moderno impianto di macellazione che rese possibile l'ampliamento delle forniture alla caserma Del Din di Tolmezzo. A partire dalla metà degli anni Sessanta, i Lazzara intrapresero inoltre una strategia di diversificazione imprenditoriale, acquistando un albergo nel centro del paese.

⁴² Andrea Cafarelli, *I signori della luce. La cooperazione elettrica in Carnia, dalle origini alla Seconda Guerra Mondiale*, Udine, Forum, 2003.

⁴³ Per offrire un ordine di grandezza, nel 1960 l'amministrazione militare liquidò alla Secab 2.760 milioni di lire a saldo dei consumi elettrici sostenuti tra il 1° maggio 1954 e il 31 dicembre 1958 (Recupero credito per caserma Plozner in Archivio Secab, Miscellanea, b. 168). L'alternanza dei reparti stanziati nella struttura incideva sui profili di carico e, di conseguenza, sulle condizioni contrattuali tra ente militare e fornitore. Il primo contratto di fornitura, sottoscritto nel 1954, prevedeva 7 kW di potenza disponibile per la caserma, portati a 15 kW nel 1960 con l'insediamento del genio trasmissioni. (Contratti fornitura energia: Enti Militari in Archivio Secab, Miscellanea, b. 169).

⁴⁴ Un primo lotto di lavori, del valore di 6 milioni di Lire, fu eseguito nel 1961 e riguardò la realizzazione degli impianti elettrici interni alle opere difensive n. 1, 2, 3 e 6 di Torre Moscarda, nonché alle opere n. 1, 2 e 3 di Monte Croce. Un secondo intervento, di natura infrastrutturale, riguardò il collegamento dei manufatti militari alla rete di distribuzione locale. Il valore complessivo di queste opere fu di 445.000 Lire. Convezione con il genio militare, 28 febbraio 1964 in Archivio Secab, Miscellanea, b. 169.

⁴⁵ Intervista di Dario Salvatore a Giulio Pittino, Paluzza, 24/04/2024, proprietario del panificio Pittino di Paluzza.

Analizzati alcuni degli intrecci più significativi e strutturati tra le attività economiche del posto e il complesso militare, bisogna ora spostare l'attenzione sul rapporto interistituzionale, ossia tra caserma e Comune. Occorre precisare fin da subito che la presenza militare rappresentò una fonte non trascurabile di entrate per l'ente locale, derivanti sia dal pagamento delle utenze sia dalla fiscalità applicata ai residenti del presidio. Tra le prime, assunse particolare rilievo la fornitura idrica, che garantiva un gettito medio di 600.000 lire a semestre, facendo del complesso militare il secondo utente dopo la Secab.

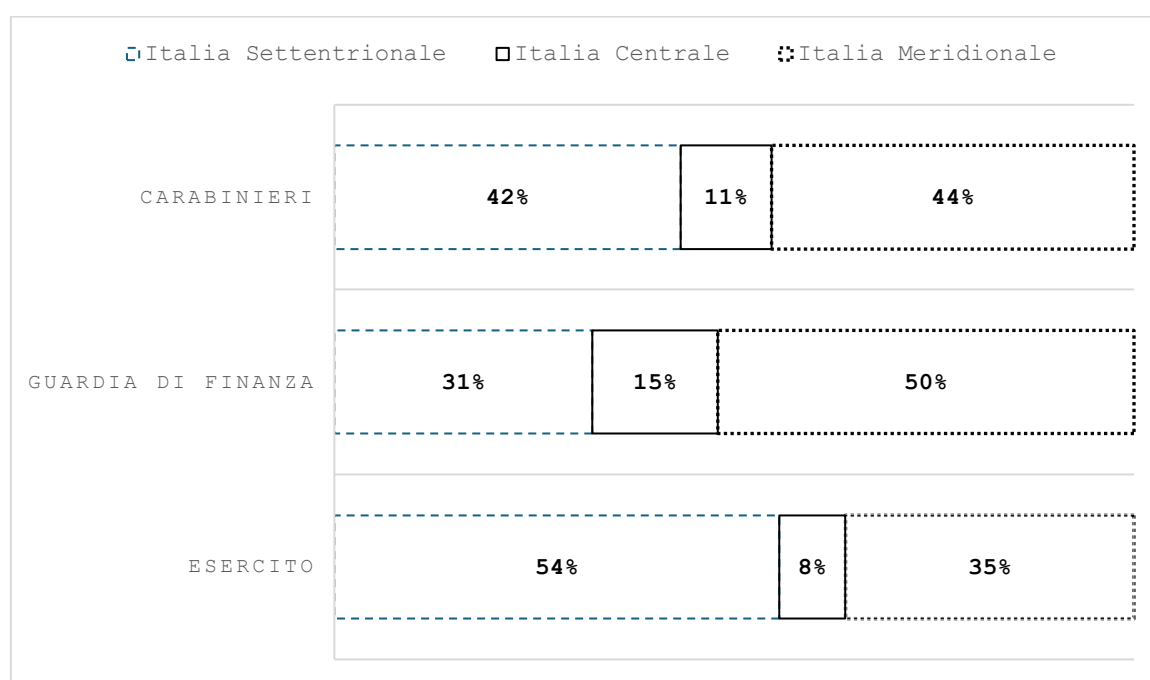
Sul versante tributario, il Comune conseguiva entrate dalla presenza del presidio mediante forme di imposizione indiretta e diretta. Le prime comprendevano la tassa di consumo sulle bevande alcoliche e quella di macellazione del bestiame, alimentate rispettivamente dalla libera uscita dei militari e dalla rete di fornitori locali; le seconde riguardavano invece le imposte su base anagrafica. Fra queste, un ruolo importante per i bilanci dei piccoli Comuni spettava alla tassa di famiglia, istituita nel 1868 come imposta sul fuoco (abitazione di un nucleo familiare), trasformata nel 1931 in un'addizionale all'imposta complementare sul reddito a beneficio dei Comuni con popolazione inferiore a 30.000 abitanti e rimasta in vigore sino alla riforma fiscale del 1972-1974 che riorganizzò tutti i tributi sia locali che nazionali e introdusse l'Irpef e l'Ilor. Se è vero che molti militari di truppa, a Paluzza come nel resto d'Italia, erano in ferma e dunque mantenevano nella maggioranza dei casi la residenza nei propri domicili, ciò non valeva per gli ufficiali e sottoufficiali di carriera, i quali trasferivano la residenza – spesso accompagnati da mogli e figli – divenendo così soggetti all'imposta (Fig. 1)⁴⁶. Inoltre, va considerato che il battaglione Mondovì, stanziato a Paluzza dal 1962, era un'unità a base territoriale ligure, con la maggior parte degli effettivi provenienti da quella regione. Ciò ne accentuava il carattere esogeno e al tempo stesso rafforzava l'impatto fiscale per l'ente locale (Fig. 2).

⁴⁶ Per evitare che le palazzine riservate agli ufficiali fossero costruiti nei Comuni limitrofi, fu il Municipio a indennizzare i proprietari dei terreni espropriati, perché, come comunicò l'allora sindaco Emilio Di Lena, "in caso di ritardo i predetti proprietari si ritenevano liberi di provvedere alla vendita di tali appezzamenti di terreno a favore di privati". Telegramma del sindaco di Paluzza alla Direzione genio militare, 21 dicembre 1957 in Archivio storico Paluzza, 1957, s. Leva e truppe, fasc. Servizi militari. Con l'espansione della base degli anni Sessanta fu sempre il Comune a intercedere con i privati e a trasferire la proprietà alle autorità militari per due milioni di Lire. Circolare Direzione genio militare al sindaco di Paluzza, 18 giugno 1965 in Archivio storico Paluzza, 1965, s. Leva e truppe, fasc. Servizi militari.

Fig. 1 *Iscrizione all'Anagrafe del Comune di Paluzza dal 1950 al 1992: struttura familiare dei residenti militari*

<i>Arma</i>	<i>Effettivi</i>	<i>Mogli</i>	<i>Figli</i>
<i>Esercito</i>	182	97	118
<i>Guardia di Finanza</i>	279	26	26
<i>Carabinieri</i>	225	19	10
<i>Totale</i>	686⁴⁷	142	154

Fig. 2 *Are di provenienza del personale militare residente dal 1950 al 1992 (escluso l'estero)*



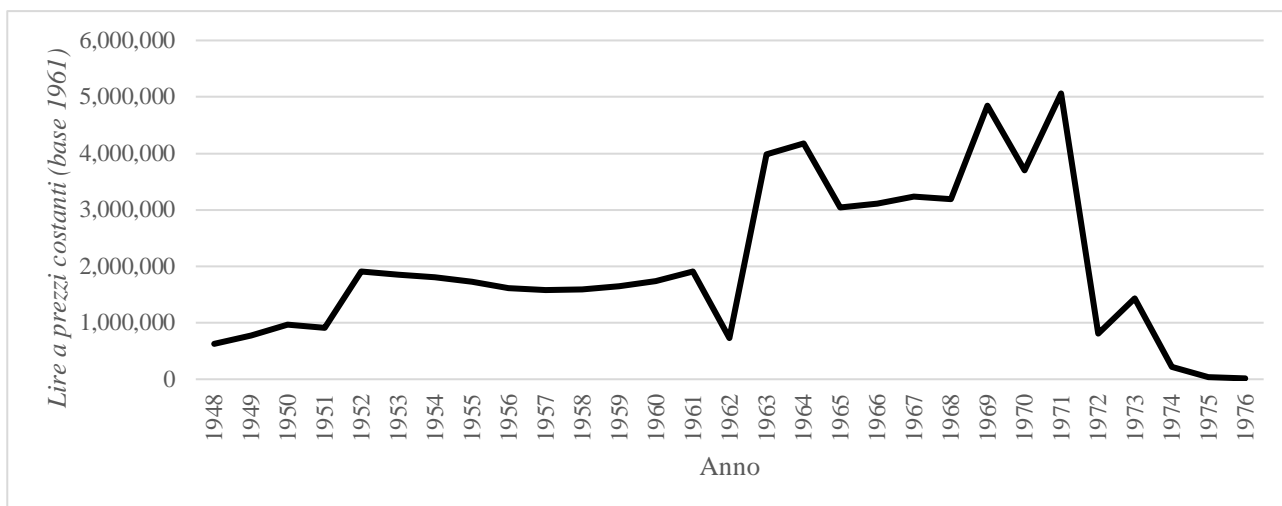
Fonte: Archivio Comune di Paluzza, s. Stato Civile, Pratiche di immigrazione (elaborazione dei fascicoli annuali)

Sono proprio le fonti comunali a testimoniare tale relazione: la somma riscossa attraverso la tassa di famiglia (Fig. 3) raddoppiò tra gli anni fiscali 1951-1952, in coincidenza dell'inizio dell'operatività della caserma e raddoppiò di nuovo tra il 1961 e il 1963, in concomitanza con il trasferimento del genio trasmissioni (1962) e l'arrivo del battaglione Mondovì. Viceversa, quando

⁴⁷ I registri anagrafici comunali mostrano una sostanziale stabilità della popolazione residente tra il 1946 e il 1971, con valori attorno ai 4.220 abitanti, mentre la caserma arrivò a contare nei momenti di massima attività circa 800 militari. Nei primi anni Settanta si registra la prima discontinuità: tra il 1971 e il 1972 vengono cancellate quasi mille unità, verosimilmente in seguito a operazioni di revisione anagrafica connesse al Censimento Istat del 1971. Al di là di mancate cancellazioni, la tenuta demografica del periodo precedente fu statisticamente sostenuta anche dagli apporti ciclici del personale militare e delle forze dell'ordine. Con la demilitarizzazione, il saldo migratorio prese stabilmente il segno negativo e la contrazione si accentuò, portando la popolazione a circa 2.500 abitanti nel 2003. Archivio Comune di Paluzza, s. Stato Civile, Movimento della popolazione civile.

iniziò il processo di dismissione della caserma con il ricollocamento del Mondovì (1972-1974) si verificò un netto calo del gettito d'imposta, influenzato, va detto, anche dalla cessazione dell'imposta nel 1973.

Fig. 3 Serie storica del gettito dell'imposta di famiglia (Comune di Paluzza), espressa in lire a prezzi costanti (base 1961), 1948-1976.



Fonte: Archivio Comune di Paluzza, s. Finanze, Bilanci consuntivi (elaborazione sui bilanci annuali)

Va inoltre rilevato che ufficiali e sottoufficiali, inclusi i membri della Guardia di finanza, erano a tutti gli effetti soggetti passivi d'imposta con elevata capacità contributiva in relazione al contesto, poiché presentavano un reddito imponibile mediamente superiore a quello della popolazione locale e carnica più generale, fatta di agricoltori e piccoli artigiani. Ciò giustifica l'attenzione con cui il Municipio monitorava la consistenza effettiva del personale insediato presso la caserma, come attestano le seguenti tabelle prodotte dallo stesso ente comunale (Tabelle 1, 2 e 3):

Tab. 1 Imposta di famiglia applicata ai membri delle forze armate in base al grado e al reddito (1959)

Grado	Reddito Imponibile in Lire	Imposta dovuta in Lire
Tenente Col. Gaf (Guardia alpina di frontiera)	230.000	5.000
Capitano gaf	200.000	4.000
Maresciallo Gaf	150.000	3.000
Serg. Magg. Esercito	125.000	2.500
Vice Brig. Finanza	125.000	2.500
Vice Brig. Carabinieri	125.000	2.500
App. guardia finanza	75.000	1.500

Fonte: Archivio Comune di Paluzza, 1959, s. Leva e Truppe, fasc. Servizi militari.

Tab. 2 *Elenco ufficiali effettivi in servizio nel 1959*

<i>Battaglione</i>	<i>Grado</i>	<i>Unità</i>
<i>XVI Alpini di posizione</i>	Tenente Colonnello	1
	Tenente	1
	Sottotenente	5
	Sottotenente Medico	1
<i>VII Trasmissioni</i>	Maggiore	1
	Capitano	2
	Tenente	6
	Sottotenente	4
	Sottotenente Medico	1

Fonte: Archivio Comune di Paluzza, 1959, s. Leva e Truppe, fasc. Servizi militari.

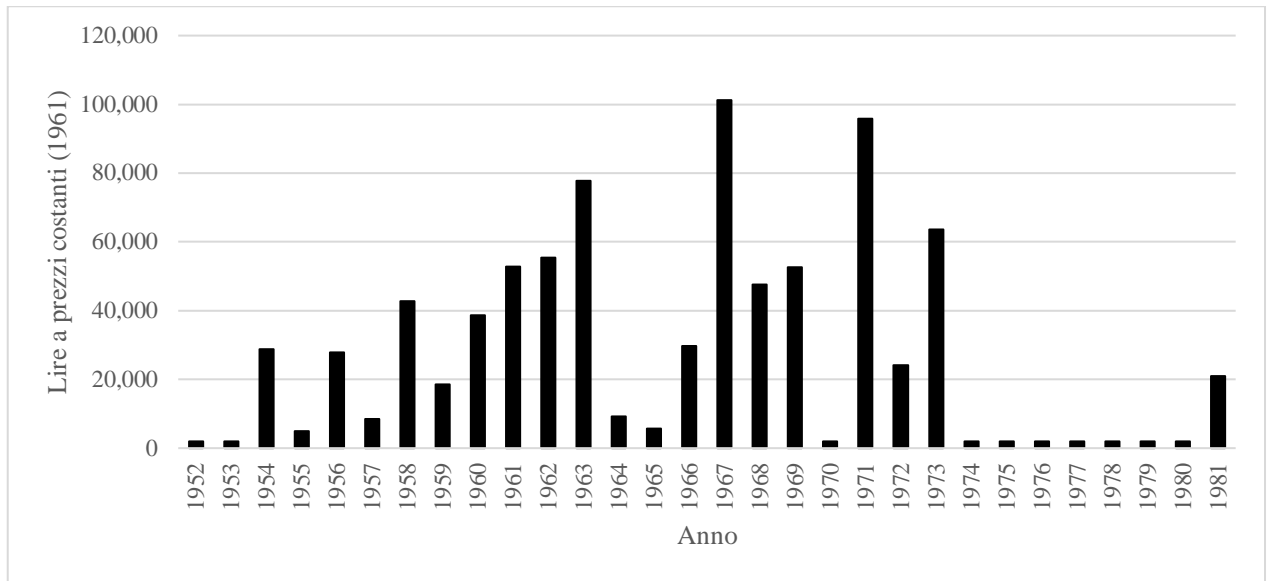
Tab. 3 *Elenco sottoufficiali effettivi in servizio nel 1959*

<i>Battaglione</i>	<i>Grado</i>	<i>Unità</i>
<i>XVI Alpini di posizione</i>	Maresciallo Capo	3
	Sergente Maggiore	5
	Sergente	6
<i>VII Trasmissioni</i>	Maresciallo Maggiore	2
	Maresciallo Capo	3
	Sergente Maggiore	7
	Sergente	20

Fonte: Archivio Comune di Paluzza, 1959, s. Leva e Truppe, fasc. Servizi militari.

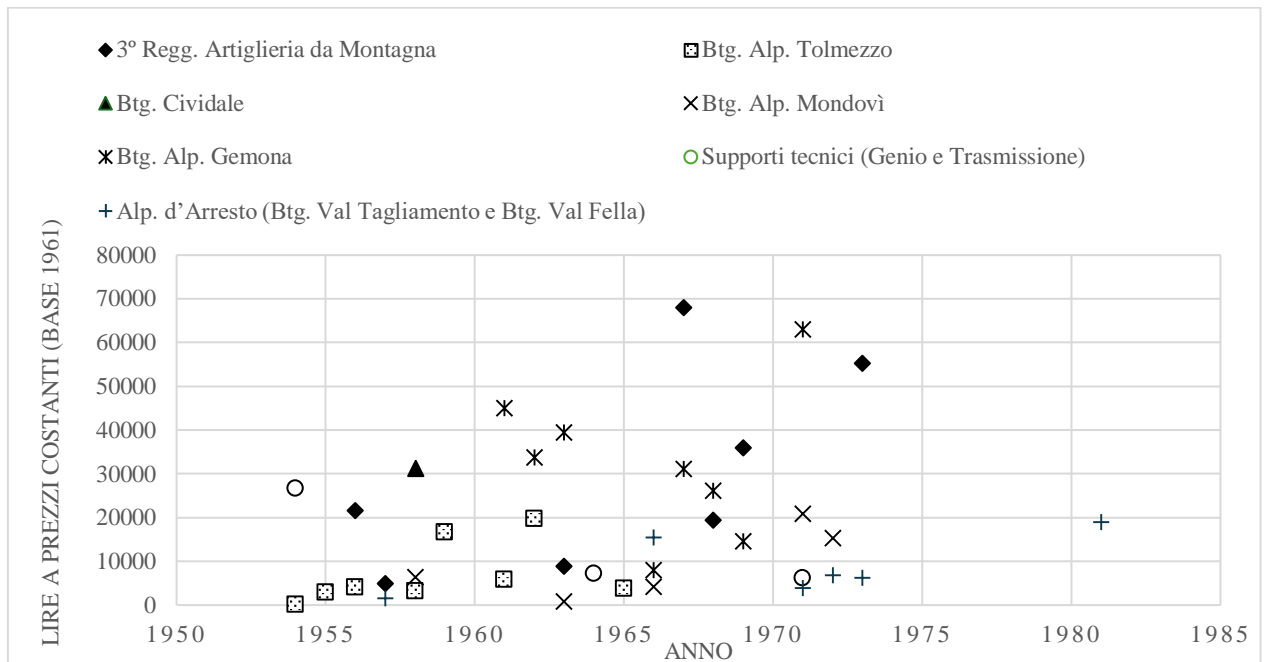
Un'altra voce di entrata – tanto da essere registrata con apposita dicitura nel Titolo VI (contabilità speciale) del bilancio comunale – era rappresentata dalle affittanze (Fig. 4) che il Comune stipulava con l'Esercito in occasione delle manovre invernali ed estive, cui prendevano parte anche reparti provenienti da altre regioni (Fig. 5).

Fig. 4 *Riscossioni per affitti connessi alle esercitazioni militari a favore del Comune di Paluzza (1952-1981, lire costanti, base 1961=100)*



Fonte: Archivio Comune di Paluzza, s. Finanze, Reversali di entrata (elaborazione su base annuale)

Fig. 5 *Distribuzione temporale delle riscossioni per affitti connessi alle esercitazioni militari, per reparto (Paluzza, 1952-1981; lire a prezzi costanti, base 1961=100)*



Fonte: Archivio Comune di Paluzza, s. Finanze, Reversali di entrata (elaborazione su base annuale)

I grafici, oltre a restituire il movimento finanziario prodotto dalle manovre e la loro distribuzione per reparto, costituiscono una prima testimonianza degli effetti della distensione, evidenziati dalla recisa riduzione delle affittanze a partire dal 1973.

Infine, un aspetto tutt'altro che marginale, ma spesso sottovalutato nelle relazioni tra presenza militare e contesto alpino, riguarda quei servizi di prossimità che l'istituzione militare assicurava o suppliva alle comunità locali e che si configuravano come veri e propri beni comuni⁴⁸, funzionali alla tenuta del tessuto insediativo civile. I Comuni della valle, ricorrendo al supporto della caserma per la manutenzione stradale⁴⁹, l'assistenza medica e il soccorso alpino, riuscivano nei fatti a liberare una parte delle scarse risorse di bilancio da destinare ad altri impieghi. Non va tuttavia trascurato che la positiva azione di supplenza in un territorio marginale comportò, come contropartita, un'accresciuta dipendenza istituzionale nei confronti del presidio militare.

La militarizzazione degli anni Cinquanta e Sessanta generò, infine, un effetto indiretto anche sul mercato abitativo, innescando un fenomeno di rifunzionalizzazione del patrimonio immobiliare con numerose unità abitative, rimaste sottoutilizzate a causa dell'emigrazione (stagionale o definitiva)⁵⁰, che vennero riconvertite in alloggi per ufficiali e sottufficiali, specie di complemento:

Come ufficiale di complemento non avevo l'obbligo di permanenza in caserma; a partire dal grado di sergente maggiore in su, era previsto solamente un orario di servizio. Io stesso vivevo in affitto in un alloggio del demanio, condiviso con altri sette ufficiali, ma molti altri risiedevano in abitazioni private, sparse in varie zone di Paluzza; chi in stanze singole, chi in appartamenti interi. La struttura gerarchica della caserma comprendeva il comandante, il vicecomandante e l'aiutante maggiore, che costituivano il vertice; un capitano e un vicecomandante per ciascuna compagnia; e infine gli ufficiali subalterni preposti ai plotoni. Complessivamente, si trattava di un contingente compreso tra i trenta e i quaranta ufficiali⁵¹.

I legami tra i mestieri tipici della montagna e la caserma generarono anche forme di economia circolare. In più di un caso si esce dalla formalità degli atti ufficiali dei comandi, con accordi verbali tra il comando militare e i sindaci che sfruttavano i margini di rispettiva autonomia decisionale⁵², spesso riguardanti l'acquisto di piccole partite di beni di consumo sulla base dei mercuriali

⁴⁸ Luigi Lorenzetti, Roberto Leggero (a cura di), *I servizi di prossimità come beni comuni. Una nuova prospettiva per la montagna*, Roma, Donzelli, 2024.

⁴⁹ Non era raro che i paesi rimanessero isolati a causa delle esondazioni del But o di frane. In tali circostanze, i municipi, privi di mezzi adeguati e di risorse finanziarie, si rivolgevano alla brigata Julia per interventi d'urgenza e per il riattamento delle strade. Documento *Richiesta alla Brigata Julia* in Archivio Comune di Paluzza, 1979, s. Lavori Pubblici.

⁵⁰ Alla data del 1971 le abitazioni non occupate ascendono a 150 per 663 stanze, equivalenti al 13% del patrimonio edilizio residenziale del Comune. Istat, 11° Censimento Generale della Popolazione, vol. I, *Primi risultati provinciali e comunali sulla popolazione e sulle abitazioni*, Roma, 1972, p. 201.

⁵¹ Intervista di Dario Salvatore a Guido Cappelletto, Udine, 7/07/2024, Sottotenente a Paluzza nel 1981, Battaglione alpini Tolmezzo, Compagnia Comando e Servizi Comandante Plotone Trasmissioni.

⁵² Su questi aspetti si veda anche Domenico Rizzo, *Vita da caserma. Autorità e relazioni nell'esercito italiano del secondo dopoguerra*, Roma, Carocci, 2016.

comunali⁵³. Usi e consuetudini, come il conferimento degli scarti giornalieri della mensa agli allevatori locali di suini o la vendita di muli riformati, che non risultarono determinanti per le sorti dell'economia locale, ma permisero quantomeno una sopravvivenza di alcuni mestieri modesti in una società, come quella friulana, in forte cambiamento in quel torno di tempo⁵⁴.

La militarizzazione del territorio non produsse tuttavia effetti esclusivamente positivi. Al contrario, con l'ampliamento della base militare tra il 1960 e il 1964⁵⁵ emersero le prime tensioni con la popolazione locale, legate agli espropri, all'estensione delle servitù militari e, soprattutto, alle esercitazioni tattiche. Queste costituivano il principale motivo di attrito, poiché l'impiego di artiglieria da montagna e reparti aviotrasportati imponeva lo sgombero temporaneo delle proprietà private situate nelle aree destinate a zona di tiro o a pista di atterraggio provvisoria⁵⁶.

Ben più grave, il radicamento della presenza militare finì per condizionare le scelte di pianificazione e sviluppo economico del territorio, ostacolando interventi infrastrutturali e produttivi ritenuti incompatibili con le esigenze strategiche o logistiche della base, come denunciato dal professor Mario Bernardo, autore proprio in quegli anni di un piano di intervento territoriale finanziato dai Comuni della valle e mai attuato⁵⁷.

In conclusione, il paragrafo rappresenta, a tutti gli effetti, una fotografia del rapporto complesso e stratificato che si instaurò, nel corso di due decenni, tra l'apparato militare e la comunità montana. Come si è constatato, la caserma non costituì soltanto un presidio difensivo, ma si configurò come un vero e proprio attore istituzionale ed economico, capace, da un lato, di attivare circuiti di produzione, redistribuzione e fiscalità, dall'altro, di costruire peculiari forme di socialità con il territorio circostante, che, con tutte le sue ambivalenze, definì per vent'anni la fisionomia socioeconomica della valle. Con l'avvio della *détente* questo equilibrio si incrinò. La progressiva demilitarizzazione mise in discussione assetti di dipendenza consolidati, lasciando un vuoto non solo funzionale e occupazionale, ma anche identitario e amministrativo. La vera posta in gioco divenne allora la capacità di sostituire una presenza istituzionale forte e pervasiva con nuove traiettorie di

⁵³ Nota del Comando logistico – Direzione Commissariato Verona, Archivio Comune di Paluzza, 1964, s. Leva e truppe, fasc. Servizi militari.

⁵⁴ Roberto Grandinetti, *Una lettura della storia recente dell'economia friulana*, in R. Grandinetti (a cura di), *Il Friuli storia e società*, VI, Gorizia, Istituto Friulano Storia del Movimento di Liberazione, 2016.

⁵⁵ Nel 1962 il Genio militare di Udine espropriò terreni a 19 soggetti giuridici del posto attraverso concordato amichevole. Comunicazione di esproprio in Archivio storico Paluzza, 1962, s. Leva e truppe, fasc. Alloggi militari.

⁵⁶ I numeri rimangono costanti nel decennio con piccole oscillazioni: nel 1960 furono 44 le persone fisiche e attività economiche a richiedere rimborsi per danni subiti e 26 gli sgomberi effettuati. Per la costruzione della pista di atterraggio in località Moscardo venivano fatti sgomberare i 22 proprietari terrieri dell'area.

⁵⁷ Mario Bernardo, *Piano di sviluppo economico e sociale della valle del But e del Chiarso*, s.d., Paluzza, 1963. Si veda anche Emilio Di Lena, *Cooperazione e programmazione economica in Carnia nel secondo dopoguerra: il Piano Bernardo* in Andrea Cafarelli (a cura di), *Cooperazione e sviluppo economico in Carnia tra Otto e Novecento*, Udine, Forum, 2007.

sviluppo, fondate sulla cooperazione interregionale e sostenute, in quegli anni, da un ampio quadro di iniziative transregionali, come si vedrà nel paragrafo successivo.

La détente, ossia il cambiamento multilivello

L'inizio degli anni Settanta segna una trasformazione multilivello nell'approccio italiano al confine italo-austriaco, inquadrabile anche in un più ampio processo di riconfigurazione delle relazioni trilaterali tra Roma, Vienna e Bruxelles, che avrebbe condotto a una progressiva liberalizzazione della mobilità. Tale aspetto non deve passare inosservato in quanto il transito di merci e persone tra Italia e Austria nel decennio precedente era stato costellato da momenti di incomprensione e di inasprimento delle relazioni⁵⁸. Le autorità italiane, in particolare, lamentarono a lungo l'atteggiamento della controparte austriaca, accusata di circoscrivere "la trattazione ai soli trasporti fra l'Alto Adige e il Tirolo-Vorarlberg, lasciando fuori il settore delle province di Udine, Belluno e Gorizia"⁵⁹. Roma contestò, inoltre, il regime fiscale austriaco, ritenuto penalizzante per gli autotrasportatori italiani⁶⁰. Da parte austriaca, invece, le resistenze di natura economica furono alimentate dal timore degli effetti distorsivi che una liberalizzazione indiscriminata dei transiti avrebbe potuto comportare.

A partire, come detto, dal 1969 le cose cambiarono⁶¹. Con l'incontro del 5-9 giugno 1972 a Vienna, i due Paesi arrivarono a una convenzione sui controlli abbinati sul traffico ferroviario

⁵⁸ Nel luglio del 1961 fu introdotto il visto per i turisti austriaci. La decisione trovò l'opposizione non solo degli austriaci, considerata come scelta "vessatoria", ma anche dagli operatori turistici del Trentino Alto Adige e del Friuli Venezia Giulia, i quali videro rapidamente diminuire i pernottamenti (-25% in un solo anno). La risposta della Direzione generale della polizia di Stato di fronte alle proteste degli operatori è un esempio di un modello di gestione emergenziale del confine in tempo di pace: "ulteriori facilitazioni mal si concilierebbero, allo stato, con le preminenti esigenze di sicurezza, tenuto conto che la situazione in A. Adige non può considerarsi ancora normalizzata e che gli organi ufficiali austriaci non ancora sembrano distanziarsi, alla prova dei fatti, dagli esponenti compromessi delle organizzazioni terroristiche operanti in Alto Adige". Missiva riservata, 21 luglio 1962 in Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio zone di confine, Appendice, b. 13, fasc. Traffici turistici tra l'Italia e l'Austria.

⁵⁹ Telespresso ministero degli affari Esteri, 21 dicembre 1955 in Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio zone di confine, s. IV, b. 46, fasc. Porto di Trieste - Austria.

⁶⁰ Mentre gli autotrasportatori austriaci, per ogni 10 giorni di permanenza del loro automezzo in Italia dovevano pagare 1/36 della tassa annuale di circolazione, gli autotrasportatori italiani erano tenuti a corrispondere una tassa sul traffico rapportata al chilometraggio percorso su strade austriache.

⁶¹ Alla luce del crescente sviluppo dei traffici, l'Austria promosse la ripresa dei colloqui per un accordo quadro sulla mobilità interregionale. Da parte italiana "fermo restando l'esigenza di procedere in questo delicato settore con estrema cautela, si è prospettata una linea tendente ad affermare l'opportunità di rompere il silenzio". Missiva segreta ministero degli affari Esteri, 2 dicembre 1969 in Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio zone di confine, Appendice, b. 13, fasc. Accordo Italo-Austriaco per il traffico ferroviario e stradale.

ratificato a Roma nel 1974⁶². Quattro anni dopo arrivò l'accordo di collaborazione turistica⁶³ e nel 1982 si giunse a formulare un accordo sul piccolo traffico di frontiera⁶⁴.

È significativo osservare come i tempi della *détente* si articolino in modo differente a seconda del livello istituzionale considerato. La classe dirigente regionale degli anni Sessanta, rappresentata da Alfredo Berzanti per il Friuli Venezia Giulia, Hans Sima per la Carinzia e Janko Smole per la Slovenia, fu pioniera di un'intensa stagione diplomatica che aprì a forme di cooperazione transfrontaliera nei settori del turismo, delle infrastrutture e delle comunicazioni⁶⁵. Questi attori revitalizzarono i rispettivi contesti locali e diedero un orientamento a tentativi di cooperazione che in precedenza erano stati, come visto, frammentati e limitati per lo più al livello municipale. Le molteplici attività di partenariato che nacquero contribuirono a plasmare una comunità transnazionale, favorita, va sottolineato, dal mutante contesto politico internazionale, che ne rese praticabile il consolidamento⁶⁶. Pur non raggiungendo appieno alcuni degli obiettivi prefissati, tale stagione politica produsse risultati significativi in termini di sensibilizzazione culturale e promozione turistica. In questo contesto si inserisce l'iniziativa di Hans Sima, il quale promosse la creazione di un'area turistica sovranazionale sul Nassfeld (visita in Friuli Venezia Giulia del 1965) e l'apertura annuale del passo del Pramollo e la sua gestione quale area turistica transfrontaliera (visita a Trieste del 1969)⁶⁷. Queste proposte trovarono parziale realizzazione nella costituzione nel 1973 dell'associazione *Dolomitenfreunde*/Amici delle Dolomiti, che avviò il progetto dei "Percorsi di pace", sentieri escursionistici che percorrevano e percorrono tutt'ora i luoghi che furono teatri di guerra⁶⁸. Uno dei primi esperimenti in tal senso interessò proprio il passo Monte Croce Carnico, il quale venne consacrato a simbolo di unità tra i due popoli⁶⁹. Coronamento, per certi versi, di questo percorso di cooperazione transregionale fu la redazione del Primo rapporto comune sulla pianificazione territoriale tra le regioni dell'Alpe Adria nel 1975, in cui la valle del But venne

⁶² Senato della Repubblica, Atti parlamentari, VI legislatura, documenti, disegno di legge n. 2157.

⁶³ Telespresso ministero degli affari Esteri, 12 marzo 1979 in Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio zone di confine, Appendice, b. 14 vol. 1, fasc. V Sessione Commissione mista Italo-Austriaca di cooperazione economica.

⁶⁴ Relazione dell'ambasciata italiana a Vienna, 16 giugno 1984 in Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ufficio zone di confine, Appendice, b. 14 vol. 1, fasc. VII Sessione Commissione mista Italo-Austriaca di cooperazione economica.

⁶⁵ Hellwig Valentin, *Kärntens Rolle im Raum Alpen-Adria. Gelebte und erlebte Nachbarschaft im Herzen Europas (1965–1995)*, Klagenfurt, Kärntner Landesarchiv, 1998, pp. 9-19.

⁶⁶ Karlo Ruzicic-Kessler, *The Path to Interregional Cooperation in Cold War Europe: The Alps-Adriatic Region*, in Martin Previšić (ed), *Breaking Down Bipolarity: Yugoslavia's Foreign Relations during the Cold War*, Berlino, De Gruyter, 2021, pp. 189-210.

⁶⁷ H. Valentin, *Kärntens Rolle im Raum Alpen-Adria*, cit., pp. 27-28.

⁶⁸ Cordula Wohlmuther, Werner Wintersteiner, Mira WaGner, *Connected by the Trails that used to Divide Us: Peace Trails in the Alps-Adriatic Region*, C. Wohlmuther, W. Wintersteiner (eds.), *International Handbook on Tourism and Peace*, Klagenfurt, Drava Verlag, 2014, pp. 321-334.

⁶⁹ Nel 1983 i *Dolomitenfreunde*/Amici delle Dolomiti iniziarono a costruire un museo all'aperto nella zona del passo, tutt'ora esistente e in fase di espansione. <https://www.dolomitenfreunde.at/aperto-it>.

riconosciuta come area ad alto potenziale turistico⁷⁰. La valutazione produsse ben presto effetti tangibili: nel 1975 ebbero inizio i lavori di modernizzazione del comprensorio sciistico dello Zoncolan, alla base della valle; tra il 1975 e il 1978 ad Arta Terme fu realizzato il Kursaal, padiglione polifunzionale a servizio degli impianti termali e destinato a ospitare eventi culturali e congressi; infine, all'inizio degli anni Ottanta, sorse a Timau il centro Laghetti, impianto attrezzato per lo sci di fondo.

Le nuove geometrie di integrazione transregionale inaugurarono un processo di riposizionamento politico e culturale nei confronti delle istituzioni militari presenti lungo i confini. Nel 1967 i Comuni friulani e giuliani gravati da servitù promossero il primo convegno regionale sul tema, nelle cui conclusioni si affermò che la riduzione delle servitù era “condizione essenziale del progresso della nostra terra e della valorizzazione della sua vocazione internazionale”⁷¹. La mobilitazione fu sospinta dai Comuni guidati da giunte di sinistra, i cui gruppi consiliari, nel 1970, si fecero promotori di una proposta di legge regionale cercando il sostegno dei municipi della Carnia⁷².

A livello locale, il passaggio al nuovo decennio fu segnato, come già anticipato, dall'avvio della demilitarizzazione dell'area, inaugurata nel 1969 con la soppressione della brigata veloce della Guardia di finanza di stanza a Paluzza e conclusa nel 1974 con il trasferimento del battaglione Mondovì. Nella valle rimasero soltanto gli alpini d'arresto, con la 212^a e la 272^a compagnia del battaglione Val Tagliamento, preposti al presidio delle opere fortificate, anch'esse oggetto di un significativo ridimensionamento⁷³. Il progressivo ritiro delle forze militari spinse le autorità locali a reagire, chiedendo l'intervento delle forze politiche⁷⁴ e dei comandi militari⁷⁵. Nel 1974 i Comuni montani della Carnia portarono la questione all'attenzione del ministro della Difesa Arnaldo Forlani,

⁷⁰ *Primo rapporto comune sulla pianificazione territoriale della Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia (Italia), del Land federale della Carinzia (Austria), della R.S. della Slovenia e della R.S. della Croazia, parte occidentale (Jugoslavia)*, sl., snt., 1975.

⁷¹ Mozione conclusiva in Archivio Comune di Paluzza, 1968, s. Leva e truppe, fasc. Prestazioni Militari.

⁷² Nella nota di accompagnamento al testo della proposta di legge, l'allora presidente del gruppo consiliare regionale del Pci, Antonio Moschioni, invitò il sindaco di Paluzza “a far esprimere alla Sua Amministrazione un atto di sostegno” con l'obiettivo di ottenere un voto unanime in Consiglio regionale spendibile politicamente e simbolicamente in sede nazionale. Nota del consigliere Antonio Moschioni, 20 marzo 1970 in Archivio Comune di Paluzza, 1970, s. Finanze, fasc. Beni comunali.

⁷³ La 212^a compagnia mantenne un organico completo (tipo A), corrispondente grossomodo all'organico da guerra, fino al 1975. A quella data c'erano 7 ufficiali, 15 sottoufficiali e 101 uomini di truppa. M. Chiaruttini, *La fortezza degli Alpini*, cit., p. 288.

⁷⁴ A intercedere presso il Comando generale della Guardia di finanza fu l'onorevole socialista Guido Ceccherini, sottosegretario al Tesoro nel primo governo Rumor. L'iniziativa non sortì effetti poiché, come precisò il capo di stato maggiore Guido Tomaselli: “la soppressione rientra in un vasto piano di riordinamento dei reparti del Corpo, che prevede la soppressione delle brigate con scarso peso organico ubicate in zone economicamente depresse”. Lettera di Guido Tomaselli al sindaco di Paluzza, 10 maggio 1969, in Archivio Comune di Paluzza, 1969, s. Leva e truppe, fasc. Servizi militari.

⁷⁵ In una breve corrispondenza telegrafica, il generale Paolo Emanuele, comandante della Regione militare Nord-Est, confermò al sindaco di Paularo, Giacomo Tarussio, che la decisione di abbandonare la zona non dipendeva da valutazioni del suo comando, ma da disposizioni emanate da autorità superiori. Telegramma, 16 novembre 1974 in Archivio Comune di Paluzza, 1977, s. Leva e truppe, fasc. Caserme militari.

allora in carica nel quarto governo Moro. In un promemoria congiunto, Paluzza, Forni Avoltri e Paularo ribadirono che la presenza militare era ormai indispensabile per l'economia locale, fortemente dipendente dall'occupazione e dall'indotto generati dall'Esercito. Allo stesso tempo, però, i medesimi Comuni sottolinearono come l'aumento della presenza negli anni Sessanta avesse di fatto frenato lo sviluppo turistico:

è inutile dire che tutto ciò ha comportato sacrifici economici per far sorgere nei tre Comuni costose attrezzature turistico-residenziali e di pubblico conforto in concomitanza alla permanenza dei militari. [...] Per tutte le ragioni supposte i sottoscritti Sindaci pregano l'E.V. di voler esaminare il problema alla luce di un atto di giustizia e di riconoscimento in favore di queste popolazioni, che vivono esclusivamente della scarsa economia montana e che sono sopravvissute solo in virtù della presenza delle Truppe Alpine in loco⁷⁶.

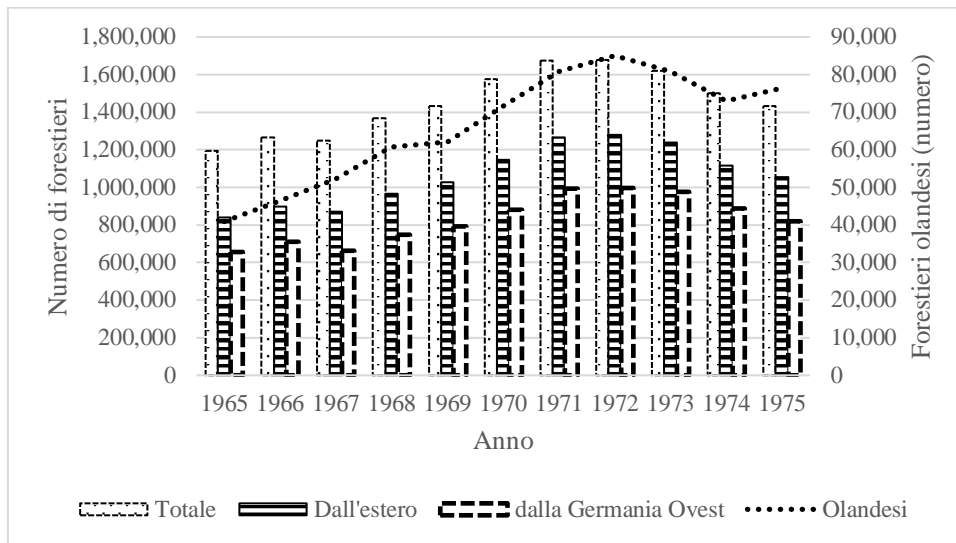
La dura requisitoria è mossa da un intento preciso, che rischia tuttavia di trascurare le trasformazioni, anche positive, generate dal processo di distensione e demilitarizzazione, già visto a livello nazionale e transregionale. In particolare, la graduale riconfigurazione del confine austro-italiano stava trasformando il passo del Monte Croce Carnico da simbolo della militarizzazione e della distanza politica tra i due Stati a nodo strategico nelle reti di mobilità transnazionali. L'entità del fenomeno è documentata dai dati statistici regionali della viabilità relativi al biennio 1970-1971, periodo in cui il settore del passo Monte Croce registrò, in termini relativi, l'incremento più marcato del traffico tra i valichi di frontiera del Friuli-Venezia Giulia (+54,4%) toccando punte di 2 milioni e mezzo di passaggi censiti⁷⁷. Ancora più interessanti sono i dati statistici carinziani, i quali, pur non registrando i passaggi automobilistici al confine per mancanza di una stazione di conta⁷⁸, censiscono i flussi dei forestieri registrati nel distretto di Hermagor (*Bezirk Hermagor*) in cui ricade amministrativamente la parte austriaca del Monte Croce (*Plöckenpass*) (Fig. 6). Predominante è il flusso di cittadini provenienti dalla Germania Ovest, che tra il 1963 e il 1980 rappresentano in media il 77,39% degli stranieri registrati, seguiti poi dagli olandesi:

⁷⁶ Promemoria per l'On. Forlani in Archivio Comune di Paluzza, 1977, s. Leva e truppe, fasc. Caserme militari.

⁷⁷ Regione Friuli-Venezia Giulia, *Compendio Statistico 1971*, tav. 11.3.

⁷⁸ Il monitoraggio ha inizio a partire dal 1987. Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten, *Automatische Straßenverkehrszählung: Jahresauswertung*. Bd. 1, Wien, 1990.

Fig. 6 Flusso dei forestieri registrati nel distretto di Hermagor



Fonte: *Statistisches Handbuch des Landes Kärnten (elaborazione dei volumi annuali)*

In pochi anni questi flussi cambiarono il paesaggio del Monte Croce Carnico, con caserme e bunkers che lasciarono progressivamente spazio a una costellazione di attività economiche di prossimità, tra cui impianti di distribuzione carburanti, sportelli bancari con servizi di cambio valuta, esercizi di ristorazione e un'economia ambulante lungo l'asse viario. Si delineò così un processo di terziarizzazione e commercializzazione del valico, che riflette l'adattamento del territorio alle mutate dinamiche transfrontaliere e alla crescente domanda di servizi connessi alla mobilità civile:

Negli anni Cinquanta mio padre e mio zio andavano in bicicletta sul passo il sabato e la domenica, e si mettevano con un banchetto a vendere fiaschi di vino ai finanzieri, agli alpini dei bunker e perfino alle guardie austriache. Quando iniziarono a comparire i primi turisti, mio zio acquistò nel 1964 dal demanio militare un terreno su cui edificò una piccola baracca, trasformandola in un'osteria. Poi arrivò il vero boom. All'inizio degli anni Settanta, durante l'estate, le colonne di auto arrivavano fino a Mauthen da un lato e al Fontanone dall'altro: quasi dieci chilometri di coda per attraversare il confine. A partire dall'osteria, ampliammo l'attività alla vendita di prodotti di largo consumo, non solo souvenir. L'idea era che i turisti tedeschi o olandesi, tornando a casa, potessero spendere le lire che avevano ancora con sé una volta arrivati sul passo; per questo cominciammo a portare un po' di tutto, sia prodotti fatti da noi, come i salami, sia articoli su richiesta. Uno dei prodotti più ricercati all'epoca erano le macchinine Burago. Ci chiamavano dalle città della Germania Ovest, prenotavano il modello desiderato e poi venivano fin quaggiù in auto, al passo, per ritirarlo di persona, così da evitare il dazio. Il guadagno era reso particolarmente conveniente dal cambio favorevole tra

scellini, marchi e lire; con quel surplus si riusciva persino a pagare lo stipendio di un dipendente. In pochi anni, sul passo si venne a creare una vera e propria comunità civica⁷⁹.

Una fonte di particolare utilità per cogliere tali trasformazioni è rappresentata dalla metrica legale, in particolare dallo “Stato degli Utenti Pesi e Misure”, redatto a livello comunale con cadenza biennale. Questo strumento censisce in modo sistematico le attività economiche dotate di strumenti di misura soggetti a verifica obbligatoria (bilance, pesi, misuratori e altri). A differenza dei censimenti decennali dell’Istat, la metrica legale può restituire una fotografia più ravvicinata e capillare del tessuto produttivo di un contesto alpino, poiché adotta come unità minima di rilevazione la frazione comunale, elemento particolarmente utile nei Comuni montani, spesso contraddistinti da un’elevata frammentazione insediativa, come nel caso di Paluzza, che da sola contava otto frazioni. Lo stesso passo alpino è considerato dalla fonte una frazione a sé, un dettaglio che consente di cogliere con maggiore precisione le trasformazioni intervenute nell’area più prossima al confine di Stato, tra Monte Croce e Timau (Tabelle 4 e 5):

Tab. 4 *Attività censite nei registri di Pesi e Misure (1950-1970)*

Attività censite	Anni		
	1950	1960	1970
Paluzza	68	71	79
Timau	25	31	41
Monte Croce	1	7	10
Casteons	23	20	17
Cleulis	3	6	7
Rivo	12	10	7
Ponte Sutrio	1	1	3
Naunina	1	2	2
Totale	139	148	166

Fonte: Archivio Comune di Paluzza, s. Censimenti, Stato degli utenti pesi e misure

⁷⁹ Intervista di Dario Salvatore ad Assunta Mentil, videochiamata, 3/01/2025. Assunta Mentil è attualmente proprietaria dell’osteria Al Valico, una delle poche attività ancora presenti sul passo.

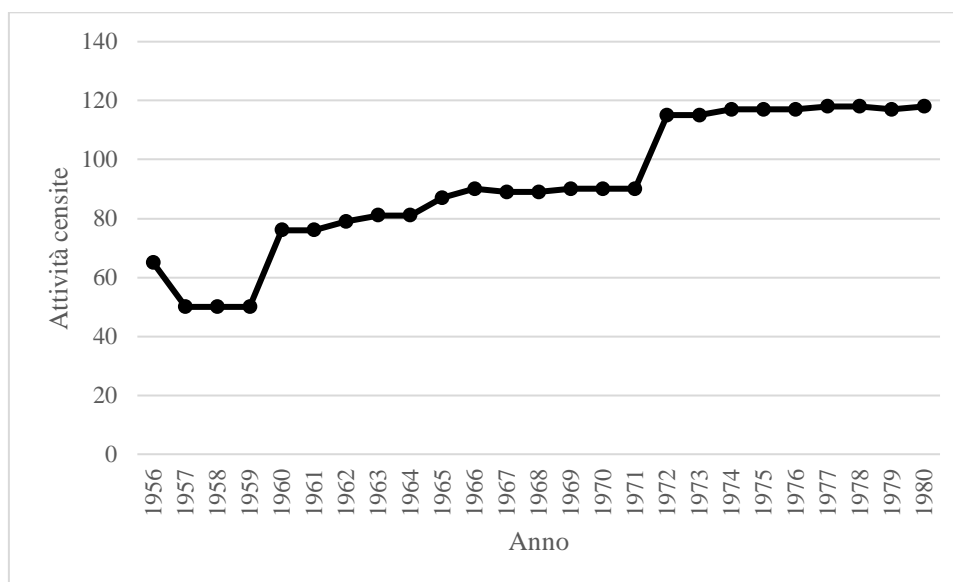
Tab. 5 Rilevamento delle attività per settori (Pesi e Misure)

Ristorazione/osteria/bar									
	Casteons	Cleulis	Monte Croce	Paluzza	Naunina	Rivo	Ponte Sutrio	Timau	Totale
1950	3	1	1	10	1	4	1	5	26
1960	3	2	2	12	2	3		7	31
1970	3	3	1	14	2	1	1	9	34
Commercio (anche trattorie con privativa, monopoli e rivendita alimentari)									
	Casteons	Cleulis	Monte Croce	Paluzza	Naunina	Rivo	Ponte Sutrio	Timau	
1950	4	2		47		2		11	66
1960	7	4	5	41				12	69
1970	10	5	9	52	2	3	2	24	107

Fonte: Archivio Comune di Paluzza, s. Censimenti, Stato degli utenti pesi e misure

Ad avvalorare ulteriormente le evidenze offerte dalla metrica legale concorre il modello Istat C/58, questionario statistico che i Comuni italiani erano tenuti a compilare annualmente sui pubblici esercizi e sul commercio fisso, i cui dati (Fig. 7) raccontano di una crescita scaglionata in due distinti periodi, con un primo incremento tra la fine degli anni Cinquanta e i primi Sessanta e una seconda fase espansiva tra la fine degli anni Sessanta e i primi Settanta.

Fig. 7 Licenze di commercio fisso nel Comune di Paluzza (1956-1980)



Fonte: Archivio Comune di Paluzza, s. Censimenti, modello Istat C/58

Tra distensione e militarizzazione

Le spinte policentriche finalizzate, da un lato, all'intensificazione dei rapporti transfrontalieri e, dall'altro, alla progressiva demilitarizzazione del confine austro-friulano confluirono in un progetto

infrastrutturale ambizioso: la realizzazione del traforo del Monte Croce Carnico. L'idea di un traforo risaliva alla metà degli anni Sessanta, quando, di fronte all'aumento significativo del traffico transfrontaliero e alla fragilità geomorfologica dell'area⁸⁰, Genio civile e successivamente Anas stilarono i primi studi di fattibilità per un tunnel⁸¹. A conferire ulteriore slancio al progetto fu un fattore esterno, non direttamente legato alla viabilità alpina, ma comunque rilevante sul piano geo-economico. Sin dalla metà degli anni Cinquanta, nei dibattiti sviluppatisi a Trieste e a Roma si profilò il timore di un progressivo declino del porto giuliano, insidiato dalla crescente competitività dei porti jugoslavi di Fiume e Pola⁸². Tale preoccupazione venne aggravata dalla politica ferroviaria della Repubblica federale tedesca, accusata da numerosi *stakeholders* regionali e nazionali di attuare una politica di indebita preferenza agli scali marittimi tedeschi settentrionali, quali Amburgo e Brema. L'accusa, portata anche in sede Cee come presunta violazione dei Trattati di Roma⁸³, affiancata dalle recriminazioni italiane per le agevolazioni jugoslave verso gli spedizionieri austriaci, rafforzarono l'impressione, da parte italiana, di un accerchiamento logistico e commerciale ai danni dell'*hinterland* triestino⁸⁴. In tale contesto, cominciò a prendere forma l'idea di spostare parte del traffico retroportuale triestino dalla rete ferroviaria a quella stradale – eludendo così il nodo delle tariffe tedesche – e approfittare della liberalizzazione in atto del confine austro-italiano per ampliare l'*hinterland* dello scalo⁸⁵. Da questo punto di vista⁸⁶, il passo del Monte Croce apparve una soluzione logistica particolarmente vantaggiosa, in quanto permetteva di abbreviare di circa 100 km il tragitto da Trieste a Monaco di Baviera rispetto al più tradizionale valico di Tarvisio-Coccau, motivo per cui molti turisti del Nord Europa sceglievano questa opzione. Un ulteriore fattore che contribuì all'individuazione dell'area fu la presenza, nella valle del But, dell'oleodotto Tal (*Transalpine Pipeline*), una delle principali arterie energetiche europee realizzata tra il 1964 e il 1967 che unisce via galleria il porto di Trieste alla Baviera⁸⁷.

⁸⁰ Camera dei deputati, Atti parlamentari, V legislatura, discussioni, seduta del 9 giugno 1969, p. 8813.

⁸¹ Per una sintesi della storia del traforo si veda in Diego Carpenedo, *La strada di Monte Croce Carnico*, Paluzza, Circolo Culturale Enfretors, 2018.

⁸² Giulio Mellinato, *Il nesso adriatico: i porti di Trieste e Fiume tra occupazione tedesca e guerra fredda*, "Storia e Memoria", 2007, n. 2, pp. 313-324.

⁸³ Presidenza consiglio dei ministri, Ufficio zone di confine, s. IV, b. 47, fasc. Porto di Trieste. Traffici di transito con la Germania occidentale.

⁸⁴ G. Valussi, *La collaborazione economica*, cit., pp. 41-43.

⁸⁵ "Il Piccolo", *Fitta rete di interessi tra l'Austria e il porto* del 10 settembre 1976; *Non sembra si sia ancora compreso che cosa significa un porto di transito* del 29 dicembre 1977.

⁸⁶ È indicativo che il parere favorevole del Cipe al traforo fu inserito nel pacchetto di interventi intitolato "Esame problemi economici Trieste". *Comitato interministeriale per la programmazione economica*, <https://ricerca-delibere.programmazioneeconomica.gov.it/35-11-ottobre-1968/>.

⁸⁷ La Siot, società responsabile della gestione del tratto italiano dell'oleodotto Tal, corrispose al Comune di Paluzza un indennizzo pari a 10 milioni di lire per le servitù imposte dall'infrastruttura. Reversale d'incasso n. 103 in Archivio Comune di Paluzza, 1967, s. Finanze, Conto consuntivo 1966.

A livello centrale, la costruzione del traforo fu inquadrata come un obiettivo strategico nazionale⁸⁸, funzionale al rafforzamento dei flussi commerciali tra Italia e Germania attraverso l'Austria⁸⁹, con un non secondario supporto dalla Cee⁹⁰. Da Bruxelles, infatti, si guardò alla realizzazione del traforo come a un'opportunità per rafforzare i legami infrastrutturali e commerciali con l'Austria⁹¹, all'epoca membro dell'Efta, ma sempre più orientata verso l'integrazione europea, specie dopo l'uscita di scena di partner rilevanti come Gran Bretagna e Danimarca, entrati nella Comunità nel 1973⁹². Con l'avvio del percorso di integrazione europea della Grecia, il sostegno a progetti infrastrutturali di questa natura si configurò anche come una possibile leva per favorire il riavvicinamento economico e commerciale della Jugoslavia all'orbita comunitaria⁹³. In questo quadro, nel corso della visita in Friuli Venezia Giulia del presidente del Parlamento europeo François-Xavier Ortoli, nel 1975, l'Ente portuale di Trieste consegnò un memorandum in cui si sollecitò un più deciso impegno comunitario a favore dello sviluppo delle reti intermodali dello scalo⁹⁴.

Per quanto la dimensione nazionale e internazionale siano stati importanti per dare credito al progetto, fu il piano regionale a prendere concretamente l'iniziativa. L'anno 1967 segna infatti la costituzione della prima società italiana per la realizzazione del traforo del Monte Croce Carnico. Tra i promotori e partecipanti alla società figuravano enti pubblici e locali, tra cui la Regione Friuli Venezia Giulia e i Comuni della valle del But, nella veste di azionisti di minoranza⁹⁵. Questo coinvolgimento rifletteva le aspettative delle comunità locali di superare l'isolamento geografico e stimolare lo sviluppo economico dell'area. Proprio nel momento in cui la macchina operativa entrò pienamente in funzione, cominciarono, però, ad affiorare le prime incrinature. Da una parte, la Regione Friuli Venezia Giulia e lo Stato concepirono il traforo come una grande infrastruttura

⁸⁸ L'opera fu inserita nella Previsione decennale di sviluppo, nota come Progetto 80, elaborata dal ministero del Bilancio e della Programmazione economica. Per il 1980 il piano prevedeva il raddoppio dei traffici internazionali attraverso valichi e trafori alpini, in un'ottica di integrazione tra le reti viarie italiane e quelle dei Paesi confinanti. Cfr. Egidio Vrsaj, *La cooperazione economica Alpe-Adria*, Trieste, Edizioni Rivista «Mladika», 1975, pp. 47-51.

⁸⁹ Anche la Repubblica federale tedesca vedeva l'Austria come un mercato importante per la Cee, tanto da cercare di mediare tra Roma e Vienna e allentare il veto italiano all'adesione dell'Austria al mercato unico. Giulia Caccamo, *La questione altoatesina e la "Große Koalition" tedesca* in A. Di Michele, *La difficile riappacificazione*, cit. pp. 389-406.

⁹⁰ Paolo Tedeschi, *Attraversare le Alpi per formare l'Europa: la Bei e il finanziamento dei progetti relativi alle vie di comunicazione alpine (anni 1960 e 1970)*, "Geschichte Und Region / Storia E Regione", 2016, n. 2, 82-102.

⁹¹ INV 1/2018 1222 in Archivio Storico Commissione Europea, Gabinetto Presidenza Jenkis, Politiche estere, l'Europa nel mondo, Relazioni bilaterali e regionali.

⁹² Lo stesso accordo di libero scambio tra Cee e Austria del 1972 è una testimonianza della *détente*, dal momento che la firma arrivò dopo il fallimentare processo di adesione alle Comunità intentato nel 1961 e terminato nel 1967 anche per la posizione tenuta dall'Unione Sovietica, la quale interpretò la richiesta austriaca come una violazione della condizione di neutralità stabilita nel Trattato di Stato del 1955. Nicola Pietri, *L'Austria e l'Integrazione europea* in Ariane Landuyt (a cura di), *Idea d'Europa e integrazione europea*, Bologna, Il Mulino, 2004, pp. 415-421; Wolfgang Mueller, *The USSR and Permanent Neutrality in the Cold War*, "Journal of Cold War Studies", 2016, n. 4, pp. 148-179.

⁹³ INV 1/2018 1145, Archivio Storico Commissione Europea, Gabinetto Presidenza Jenkis, Ingrandimenti.

⁹⁴ Dossier 66 in Archivio storico Commissione Europea, Gabinetto François-Xavier Ortoli, Attività presidente, Visita a Stati, Entità Federali e Regioni, Visita in Friuli-Venezia Giulia 1975.

⁹⁵ Nel 1979 il Comune di Paluzza deteneva 100 azioni della società Traforo Monte Croce Carnico S.p.A., per un valore di un milione di lire. Convocazione assemblea degli azionisti del 22 dicembre 1979 in Archivio Comune di Paluzza, 1980, s. Finanze.

logistica destinata ad assolvere una funzione commerciale essenzialmente sovregionale⁹⁶, cioè come un tunnel di base idoneo al transito di mezzi pesanti e veicoli industriali⁹⁷. Dall'altra parte, i Comuni italiani della valle e le municipalità austriache d'oltreconfine attribuirono al traforo una funzione di connessione di prossimità, concependolo – sul piano ingegneristico – come un tunnel di valico destinato a favorire la mobilità dolce e le microeconomie legate all'accoglienza. Nelle loro aspettative esso rappresentava la chiave di volta degli investimenti nel settore turistico, sostenuti da quel processo di integrazione transfrontaliera promosso dalle stesse autorità regionali. A complicare il quadro furono le divergenze interne all'Austria, con il Tirolo che denunciò i possibili effetti negativi del traffico di transito sul proprio territorio già gravato dai flussi del Brennero, e quelle esterne maturate nei rapporti con l'Italia e la Cee⁹⁸.

Negli anni Ottanta le comunità montane, ormai divenute le principali sostenitrici dell'infrastruttura⁹⁹, si trovarono a dover riconsiderare le proprie strategie di sviluppo alla luce del ritorno di un inatteso interlocutore: l'Esercito italiano. Dopo il sisma del 1976, che colpì duramente l'area pedemontana del Friuli, il battaglione Tolmezzo di stanza a Venzone fu trasferito temporaneamente nella caserma di Paluzza, dove rimase fino al 1986. Il decennio in questione segnò così il ritorno di un presidio militare nell'area, inaugurando una forma di coesistenza con la comunità locale profondamente diversa da quella sperimentata negli anni Sessanta. A mutare non furono soltanto i contesti politico-istituzionali, nazionali e transfrontalieri, ma anche la natura del rapporto tra territorio e caserma. Se in passato la presenza militare era stata percepita come elemento coerente con la logica di difesa del confine e come occasione di investimento statale in aree periferiche, negli anni successivi al sisma essa assunse connotati più ambigui. L'insediamento temporaneo del battaglione, pur stimolando la domanda di servizi alla persona, non generò ricadute economiche

⁹⁶ Particolarmente significativa risulta la narrazione dell'opera nel dibattito parlamentare, dove venne presentata tanto come strumento di "salvaguardia dei porti adriatici" quanto come "via di penetrazione italiana nell'Europa centrale e danubiana". Cfr. Camera dei Deputati, Atti parlamentari, V Legislatura, seduta del 20 ottobre 1970, p. 20675; VII Legislatura, Discussioni, seduta del 5 luglio 1977, p. 8675.

⁹⁷ Il progetto prevedeva una galleria di 8,1 km con una capacità di transito annua stimata in 850.000 veicoli. Ministero degli affari Esteri, *Testi e Documenti sulla Politica Estera dell'Italia. Anno 1978*, Roma, Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, 1979, p. 157.

⁹⁸ Il governo federale austriaco subordinò il proprio assenso al traforo al finanziamento da parte della Cee dell'autostrada *Innviertel-Pyhrn*, sollecitando il sostegno dell'Italia, in qualità di membro fondatore, in sede comunitaria. Roma si mostrò inizialmente contraria, ritenendo il tunnel prioritario rispetto alla richiesta austriaca (INV-1-2018-1066, Archivio Storico Commissione Europea, Gabinetto Presidenza Jenkins, Politiche dei trasporti). Nonostante le pressioni esercitate da Craxi durante la visita ufficiale in Austria del 1984 (Archivio Storico Bettino Craxi, Attività istituzionali, fasc. 23, Documentazione visita in Austria, 15-16 febbraio 1984), la distanza tra le due parti rimase ampia. L'insistenza italiana nel voler abilitare il tunnel al traffico pesante riflette probabilmente una visione miope, che sottovalutò tanto le crescenti sensibilità ambientali austriache quanto il peso degli interessi differenziati dei *Länder* (Intervista di Dario Salvatore a Diego Carpenedo, Udine, 13/12/2024, Senatore della Repubblica Italiana (XI e XII Legislatura), allora capo della delegazione regionale per il traforo).

⁹⁹ In occasione del Convegno sui rapporti tra Austria e Friuli Venezia Giulia (1985), promosso dall'Associazione Italia-Austria, istituita nel 1975 con l'obiettivo di favorire le relazioni bilaterali, il Comune di Paluzza ribadì il proprio sostegno alla realizzazione dell'opera. Lettera dell'Ambasciatore Enrico Aillaud (allegato questionario) al sindaco di Paluzza, 27 dicembre 1984 in Archivio Comune di Paluzza, 1984, s. Oggetti diversi.

apprezzabili, poiché le stesse autorità militari consideravano quella presenza di natura provvisoria¹⁰⁰. Il disallineamento tra le aspettative locali e le strategie centrali, inserito nel più ampio contesto di distensione precedentemente delineato, contribuì a mutare la percezione locale della caserma, vista ora come un ostacolo¹⁰¹ ai tentativi di riconversione economica dell'area alpina¹⁰².

Il punto di rottura tra amministrazioni locali e autorità militari si raggiunse nel 1979, quando fu messa al vaglio la possibilità di realizzare due poligoni di tiro sul Monte Bivera e alla Forcella Moraretto, quest'ultima prossima al confine italo-austriaco. L'ipotesi di destinare a uso militare aree già inserite in percorsi di valorizzazione turistica provocò la mobilitazione dei Comuni di Paluzza, Forni Avoltri e Sauris¹⁰³, insieme alla Comunità montana carnica. Ancora più rilevante fu l'inedita convergenza politica e territoriale con i Municipi austriaci di Kötschach-Mauthen e Lesachtal, che si schierarono ufficialmente al fianco delle amministrazioni italiane¹⁰⁴:

La popolazione della Carnia ed in particolare della nostra zona, sono stanche di vedere il loro territorio a un campo di manovra delle FF.AA. e non tollereranno in alcun modo la realizzazione di questa nuova gravissima Servitù Militare. Al fine di meglio chiarire la nostra posizione anticipiamo che, se necessario, promuoveremo anche l'intervento del Governo Austriaco e delle popolazioni confinanti¹⁰⁵.

Conclusioni

Il lungo e articolato iter della mancata realizzazione del traforo del Monte Croce Carnico costituisce un osservatorio analitico privilegiato per comprendere le dinamiche della distensione in chiave regionale. Lungi dal rappresentare un semplice progetto infrastrutturale incompiuto, il traforo agì come catalizzatore di visioni territoriali, aspettative locali e strategie istituzionali multilivello. In esso

¹⁰⁰ Secondo le testimonianze raccolte, con l'arrivo del battaglione da Venzone, i fornitori locali furono progressivamente penalizzati a favore di gruppi della grande distribuzione attivi su scala regionale e nazionale.

¹⁰¹ Nel 1981 fu istituita una nuova servitù a tutela dell'impianto dell'Aeronautica militare sul Monte Tenchia. (D.l. n. 18, 2 marzo 1981, Comando 1ª Regione aerea). Archivio Comune di Paluzza, 1979, s. Leva e truppe, fasc. Affari di categoria.

¹⁰² Nel 1982 il Club Alpino Austriaco invitò i Comuni della valle a prendere parte alla 46ª Giornata escursionistica alpina della Carinzia (*Kärntner Almwandertag*), camminando idealmente "sulle vecchie strade militari, tra le stazioni radio e le caserme dismesse". Nota informativa in Archivio Comune di Paluzza, 1982, s. Oggetti Diversi.

¹⁰³ Tra i municipi carnici, Sauris espresse l'opposizione più netta, minacciando di revocare il consenso alle esercitazioni del 1980-1981 e "declinando ogni responsabilità per una possibile opposizione autonoma delle popolazioni". Comunicazione alle comunità del comprensorio del Monte Bivera, in Archivio Comune di Paluzza, 1979, s. Leva e truppe, fasc. Servizi militari, s. fasc. Poligono di tiro "Moraretto".

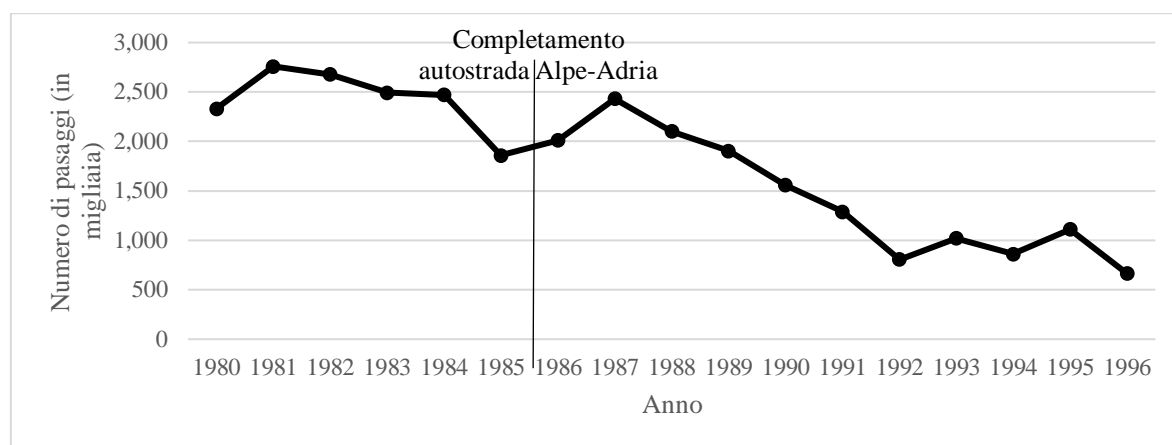
¹⁰⁴ Dal carteggio tra i municipi italiani e austriaci risulta che furono coinvolti nella mobilitazione contro il poligono anche il capo distrettuale e l'Ufficio regionale carinziano. Nota del capo distrettuale Siegfried Trattner al sindaco di Paluzza, 28 settembre 1979, in loc. cit. 103.

¹⁰⁵ Telegramma del sindaco di Paluzza Giacinto Lazzara al sottosegretario alla Difesa Martino Scovacicchi del 27 agosto 1979 in loc. cit. 103.

si condensarono tensioni e convergenze tra diversi livelli di *governance*: la Cee e lo Stato italiano, impegnati nella ridefinizione dei corridoi economici e commerciali; la Regione Friuli Venezia Giulia, promotrice di politiche di riequilibrio territoriale e salvaguardia occupazionale (Trieste); e infine gli attori locali, portatori di progettualità orientate alla valorizzazione turistica e alla riconversione economica dell'area montana.

Questo policentrismo istituzionale favorì l'emersione di spazi di collaborazione transfrontaliera e la formulazione di progetti condivisi, ma mise anche in luce l'assenza di una reale sintonia tra le diverse scale decisionali. Ne derivò un disallineamento nei percorsi seguiti nel quadro della *détente*: l'impasse diplomatica, l'eterogeneità degli attori coinvolti e il sopraggiungere di infrastrutture concorrenti – l'autostrada Alpe-Adria (Udine-Tarvisio) che ne privò della sua sostenibilità economica (Fig. 8) – decretarono infine la progressiva marginalizzazione del progetto.

Fig. 8 Passaggi per il passo di Monte Croce (in migliaia)

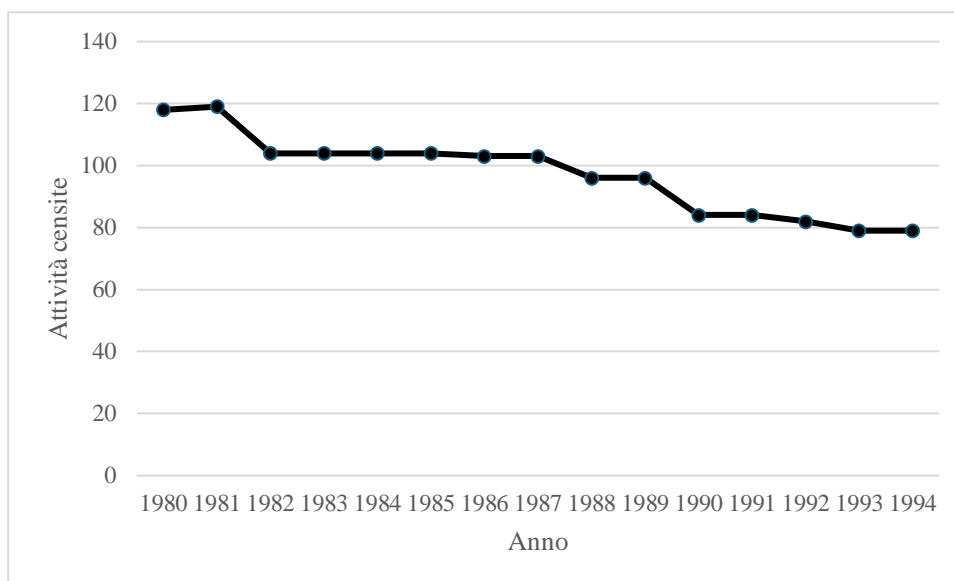


Fonte: Friuli Venezia Giulia. *Compendio Statistico (elaborazione dei volumi annuali)*

Tab. 6 Attività censite nei registri di Pesi e Misure (1980-2000)

Attività censite	Anni		
	1980	1990	2000
Paluzza	98	93	36
Timau	42	35	10
Monte Croce	9	7	6
Casteons	1	1	1
Cleulis	23	28	9
Rivo	15	27	7
Ponte Sutrio	4	0	0
Naunina	4	2	0
Totale	196	194	69

Fonte: Archivio Comune di Paluzza, s. Censimenti, Stato degli utenti pesi e misure

Fig. 9 *Licenze di commercio fisso nel Comune di Paluzza (1980-1994)*

Fonte: Archivio Comune di Paluzza, s. Censimenti, modello Istat C/58

L'incompiuta realizzazione del traforo e la conseguente perdita di centralità dell'asse viario determinarono l'avvio di un lento ma costante processo di contrazione dell'offerta commerciale della valle (Tab. 6 e Fig. 9). A fattori di natura esogena – tra cui va annoverato anche lo sviluppo turistico di valli limitrofe, come l'Alta Val Degano – si affiancarono criticità endogene, legate a una debole propensione agli investimenti in ricettività e a un modello di offerta che rimase legato al turismo di transito, più che alla permanenza e alla fruizione territoriale.

A complicare ulteriormente il quadro contribuì la prolungata condizione di sospensione che interessò gli edifici della Plozner: chiusa definitivamente nel 1992, le strutture del complesso rimasero in un limbo giuridico sciolto dal Demanio a favore del Comune solo ai primi del Duemila, quando parte degli immobili risultava già compromessa dal degrado e dall'incuria obbligandone l'abbattimento. Nel complesso, tali dinamiche hanno alimentato, nel tempo, un diffuso sentimento di disillusione nella popolazione locale, accentuato anche dal progressivo invecchiamento demografico.

Il caso del Monte Croce Carnico invita a interpretare la distensione non solo come un processo geopolitico, ma come un fenomeno territorializzato, i cui effetti dipendono dalla capacità delle istituzioni di promuovere politiche pubbliche coerenti, durature e, nel caso di un disimpegno militare, sostitutive. Emblematico, in tal senso, è l'atteggiamento della comunità locale che, dopo aver richiesto nel 1974 il mantenimento del presidio militare, si oppose al suo reinsediamento pochi anni dopo. Un cambiamento così netto non può essere ricondotto unicamente a tatticismo politico, soprattutto tenuto conto del profondo legame culturale e identitario che univa il territorio ai reparti

alpini¹⁰⁶. Il mutamento di prospettiva rappresentò un passaggio culturale rilevante, dal momento che la comunità locale seppe riconoscere nella distensione un'opportunità per il proprio futuro, dimostrando la volontà di investire risorse. Tuttavia, proprio il mancato consolidamento di tali aspettative – insieme all'indebolimento di quella stagione di forte cooperazione transfrontaliera – ha contribuito, nel corso degli ultimi decenni, ad alimentare un processo inverso: una riappropriazione simbolica della condizione di confine, non più come apertura ma come tratto identitario da preservare. In questa prospettiva, la caserma Maria Plozner Mentil può essere letta non solo come infrastruttura militare dismessa, ma come un vero e proprio dispositivo di appartenenza. La sua assenza, più che liberare risorse e spazi, ha lasciato infatti un vuoto materiale e narrativo, entro cui si è progressivamente sedimentata una memoria nostalgica della frontiera armata come tempo di centralità e riconoscimento per la valle. Ne emerge un paradosso tipico delle regioni di margine, ossia il confine, una volta depotenziato sul piano strategico, tende a sopravvivere come costruzione culturale, e la nostalgia per la caserma – “madre” simbolica di generazioni di militari di leva e valligiani – diventa anche una forma di critica implicita a un presente percepito come privo di alternative altrettanto solide.

¹⁰⁶ Filippo Masina, *Il vincolo associativo. Cosa tiene assieme da cent'anni una grande associazione di alpini*, in Nicola Labanca (a cura di), *Studi storici per il centenario dell'Associazione Nazionale Alpini*, III, Milano, Edizioni Unicopli, 2019.