

# E Gorizia «prende» il treno 3 ottobre 1860

di Paolo Sluga

«*Il cont Coronini, precetor dal Kaiser, al lè a Viena e al otignè ca i trenos che vignivin di Udin e di Nabresina si fermassin a Guriza. L'era il 3 di otobar dal 1860*»

Quel giorno a Gorizia finiva, con l'arrivo del treno, sia da Udine che da Aurisina/Nabresina un lungo periodo di delusioni, fatiche e speranze. Non era stata infatti una strada facile il cui percorso era iniziato alcuni anni prima.

Si stava delineando un'epoca nella quale il tema «collegamenti ferroviari» nelle regioni dell'Italia settentrionale assumeva una notevole importanza sia economica che strategica e politica. Nelle diverse vicende Gorizia aveva cominciato a sognare ed operare.

Nel 1841 venivano poste le basi della tratta Milano-Venezia con la costituzione della I.R. Società per la Milano Venezia (società Ferdinanda), che diede inizio ai lavori sia con il ponte lagunare che con la decisione, non priva di aspre polemiche, di evitare

l'ansa di Bergamo invece di puntare diretti su Brescia via Treviglio. Era quasi un'anticipazione di quello che, come vedremo, si sarebbe discusso per il tratto goriziano.

Mentre fervevano lavori ed idee per la tratta veneziana, un'altra forte impresa prendeva piede nel 1841 quando lo stato decideva di assumere in proprio la costruzione e la gestione della tratta Vienna-Trieste: nasceva la «Südliche Staatseisenbahn» meglio nota dalle nostre parti come «Meridionale».

Il tracciato previsto per l'attraversamento carsico riempì di gioia e speranza le nostre terre in quanto da Lubiana si poteva risalire la Valle della Sava fino a Škofja Loka e quindi attraverso la valle dell'Idria e dell'Isonzo scendere verso il mare e Trieste, toccando Gorizia, dove si giunse anche a ricercare il sito migliore per ubicare la futura stazione.

Fu il grande ingegnere Carlo Ghèga<sup>1</sup> che, senza intenzione di nuocere alla nostra città, ebbe a risolvere il problema delle paludi attorno a Lubiana, dopo l'audace progetto del Semmering e a decidere per quello che è ancora oggi il tracciato.

Grande la delusione cittadina, ma

1. Carlo Ghèga, nato a Venezia da famiglia di possibili origini dell'Albania Veneta nel gennaio 1802, si distinse fin da giovanissimo negli studi, seguì il suo maestro Francesconi, nato vicino a Sacile nel nuovo «cenacolo tecnologico» creato a Vienna, ed ivi operò. Caduto in disgrazia forse anche per non celati sentimenti italo-fili, andò a lavorare in Transilvania dove la precaria salute gli diede il colpo finale. Morì a Vienna il 14 marzo 1860.

nuovi orizzonti si stavano delineando con la fondamentale idea di collegare i due tronchi, arrivati intanto a Treviso ed in costruzione fino a Pordenone e Casarsa. Le discussioni fervevano e nel frattempo una grave crisi finanziaria toccava l'Impero che decideva di cedere il 23 settembre 1858 la Meridionale ai privati, non senza ombre ed alla quale si oppose fermamente Carlo Ghega.

Il tracciato previsto per la parte finale, trascurando le altre vicende, minacciava di isolare Gorizia, tagliandone l'ansa.

La classe goriziana si mosse ed il conte Coronini Cronberg, già precettore dell'Imperatore andò a Vienna ottenendo la decisione imperiale che la linea da Udine ad Aurisina passasse per il «pomerio» (periferia) della città. Un grande sollievo che trovò coronamento con l'arrivo dei treni da Udine e da Aurisina a Gorizia. Era il 3 ottobre 1860. Non vi furono particolari cerimonie: l'Impero aveva appena perso la Lombardia ed il controllo dei ducati toscano emiliani e su tutto gravava l'impressione del suicidio del prestigioso ministro K.L. von Bruck, ingiustamente accusato, ma nonostante tutto il treno andava e per la città fu un punto importante.

Poco tempo dopo, nel 1866, la Terza guerra d'indipendenza portava il confine a Cormòns, dove venne costruito un imponente deposito locomotive, mentre sul piano giuridico si dovette procedere alla scissione della Meridionale in due realtà statuali, una per il territorio imperiale ed una per il Regno d'Italia, con la stessa proprietà azionaria. Questo fino al 1905



Portale della stazione di Cormòns con scritta bilingue.

con la decisione di nazionalizzare le ferrovie importanti in Italia, dando luogo ad una complessa vicenda giuridico statale che si chiuderà appena nel dicembre 1968. Nel tentativo di stabilire ottimi rapporti tra i due stati venne deciso che la tratta Casarsa-Ronchi fosse ad un binario<sup>2</sup> ma il treno continuò, pur con diverse angolazioni dovute alle guerre, a passare per Gorizia con aperture confinarie e potenziamenti, mentre fu costruita, ma mai completata, la Cormòns-Redipuglia, per timore di creare nuovi isolamenti che pur anche la direttrice Trieste-Udine via Cervignano sembrava creare.

2. Non è noto se il doppio binario fosse stato progettato o solo realizzato ad opere concluse, poi tra le due guerre venne parzialmente completato ed infine parzialmente ricostruito dopo la seconda guerra mondiale, attivando nel frattempo un moderno sistema di controllo.