

S. Rocco e la ferrovia

Appunti di storia

Paolo Sluga

È facile immaginare il susulto di qualche lettore nel leggere questo titolo ed il pensiero va ai carri carnevaleschi che da S. Rocco vanno annualmente a rallegrare e ridestare gli altri borghi della Città di Gorizia. Non è di questo che si vuole parlare, ma della rete ferroviaria che ha interessato e interessa il Borgo, senza dimenticare, come vedremo, la più volte reiterata ipotesi di realizzare una stazione che, per la sua collocazione, avrebbe potuto venire denominata Gorizia S. Rocco.

Una doverosa premessa è necessaria per una corretta identificazione del Borgo San Rocco. Pur senza approfondire l'argomento dei limiti territoriali, che l'Ing. Walter Chiesa ha più volte affrontato su questa Rivista, vanno richiamate, almeno per sommi capi, alcune vicende che, nel corso degli ultimi duecento anni, hanno portato alla situazione di quello che attualmente è il "Quartiere San

Rocco-Sant'Anna". San Rocco, che un tempo includeva anche Valdirose, dopo aver conosciuto vicissitudini di estensione e riduzione territoriale, ha, in questo secondo dopoguerra, inglobato una parte di San Pietro (zona quasi interamente inclusa in Sant'Anna) ed anche una parte di S. Andrea. In questa ottica si può affermare che Borgo S. Rocco ha visto le sue vicende più recenti intersecarsi con tre linee ferroviarie che, fino alla conclusione del primo conflitto mondiale, appartenevano a tre società diverse, due delle quali di notevole rilievo. Le tre Società erano la Meridionale (Südbahn), che gestiva la (Venezia) Udine-Cormons-Aurisina (Vienna), le I.R. Ferrovie dello Stato che gestivano la Transalpina e la più modesta, ma non per questo meno trascurabile Gorizia-Aidussina, di proprietà della Società Ferroviaria del Vipacco, i cui azionisti erano in gran parte Enti locali.

La Meridionale

Le vicende dell'attuale Udine-Gorizia-Trieste iniziano con l'I.R. Delibera del 19 dicembre 1841 con la quale il Governo di Vienna, rilevata l'importanza di una rete ferroviaria, decise di far costruire, a spese dell'erario, una serie di ferrovie. Tra queste vi era la Milano-Venezia, con il relativo congiungimento alla Trieste-Vienna, il cui tracciato da Lubiana a Trieste era ancora in fieri. La decisione finale per quest'ultimo tratto venne presa dall'ingegnere Carlo Ghega (1), che valutò attentamente, anche con sopralluoghi, le diverse ipotesi.

Una prevedeva che da Lubiana attraverso la valle dell'Idria si raggiungesse S. Lucia d'Isonzo (attuale Most na Soči) e quindi Gorizia per poi, lungo il Vallone, puntare al mare ed a Trieste. L'altra, quella prescelta, prevedeva un tracciato attraverso il Carso, via Divaccia e Postumia. Ghega dimo-

strò che quest'ultima, nonostante le asprezze del tracciato, alle quali si pose rimedio con rimboschimenti e con ardite opere tra le quali i viadotti di Aurisina e quello di Borovnica/Franzendorf, era di gran lunga la migliore. La stazione di collegamento venne stabilita a Nabresina/Aurisina.

L'idea di una linea nella Valle dell'Isonzo non venne accantonata, ma la costruzione della Venezia-Aurisina con le diverse ipotesi di tracciato attrasse l'attenzione cittadina. Scartata una ferrovia, attraverso la bassa friulana, a causa delle paludi e della modestia dei centri attraversati, l'itinerario prescelto, attraverso Treviso e Udine, pose il problema dell'ansa di Gorizia, tuttora dibattuto, sia pure in una prospettiva più penalizzante per tutta la provincia. L'ipotesi che da Udine si andasse direttamente verso Monfalcone, evitando Gorizia, scosse Autorità e Cittadini, ma tutto sembrava inutile. Si mosse allora, sollecitato dai concittadini, il Conte Coronini, che di Francesco Giuseppe era stato istitutore e l'Imperatore stesso decise che la ferrovia passasse attraverso il "pomerio" (periferia) di Gorizia. La costruzione e la gestione della linea non furono facili per varie ragioni, tra le quali la crisi che, accompagnata da poco limpide vicende, aveva investito le finanze imperiali e le ferrovie, (l'Austria ... non sempre...era un paese ordinato). Queste vicende determinarono, tra l'altro, oltre all'emarginazione di Ghega e Negrelli (2), la cessione, soprattutto nel corso del 1858, di una parte delle ferrovie a privati, tra i quali la società destinata a diventare la Südbahn (Meri-

dionale). La linea venne aperta il 3 ottobre 1860, ma ad un solo binario, pur essendo stati predisposti gli impianti per due. La successiva perdita, da parte dell'Impero, dell'Italia settentrionale, con la II e III guerra d'indipendenza, ed il confine a Cormòns ne sminuirono, ma solo in parte l'importanza.

La stazione di Gorizia Centrale di questa linea costituisce uno dei margini dell'attuale Quartiere San Rocco-Sant'Anna.

La Società per la Ferrovia del Vipacco da Gorizia ad Aidussina

Mentre, come si potrà osservare nei capitoli seguenti, studi per nuove linee interessavano la zona di Gorizia, con particolare riguardo ai rioni orientali, altre vicende, di maggiore rilievo locale, venivano ad interessare la realtà goriziana. La Dieta Provinciale della Contea di Gorizia e Gradisca, aveva da tempo messo in atto una serie di iniziative al fine di appoggiare sia le grandi linee che attraversavano la Contea, sia soprattutto quelle di interesse locale (3) che "alle alte sfere di Vienna" poco interessavano; tra queste quella per Aidussina. Il tracciato previsto che, dalla Meridionale puntava attraverso Biglia verso il Vipacco per raggiungere Aidussina con un'ampia curva da sud, incontrò numerose opposizioni.

Autorità, cittadini ed imprenditori, interessati sia ai traffici che all'eventuale finanziamento come azionisti, presentarono in Italiano o Sloveno a seconda delle rispettive nazionalità le loro osservazioni (il tutto veniva poi tradotto in

Tedesco per la trasmissione a Vienna) tra le quali ebbe peso quella del Comune di Gorizia data 3 luglio 1893 con la quale si esigeva che la linea "... partendo da Gorizia vada lungo la Valle del Vipacco e sia inizio di una linea di congiunzione con la Stazione di Longatico (Logatec, n.d.r.) ..." Era un'anticipazione, con notevole lungimiranza, delle ipotesi che appena oggi si discutono per le diverse soluzioni del "Corridoio 5" (Lione-Torino-Milano-Kiev). Tra le altre osservazioni, di rilievo sul piano finanziario e politico, quella che la linea avrebbe dovuto, nei pressi di Aidussina, uscire dalla Contea per entrare nella Carniola. Da tempo la convivenza tra le diverse etnie dell'Impero stava affievolendosi, tanto che già all'inizio del XX secolo verrà prospettata, e non tanto dagli irredentisti, una suddivisione della Contea secondo una linea etnica. Modificato il progetto, fatti, non senza risvolti gustosi - come risulta dalla relazione della Commissione incaricata - i sopralluoghi, e costituita il 30 aprile del 1898 la Società, (azionisti i Comuni interessati, la Dieta e numerosi privati) i lavori ebbero inizio per concludersi con l'inaugurazione nell'ottobre del 1902. Il tracciato si staccava dalla linea della Meridionale agli scambi esterni di Gorizia, disegnava un'ampia curva a sinistra, sfiorava l'abitato di S. Pietro, dove vi era una fermata, e quindi attraverso il Sober (4), puntava verso il Vipacco. Questo tratto, fino al Km 2,575 delle FFSS, Confine di Stato, costituisce il limite meridionale del Quartiere S. Rocco-S. Anna.

La Transalpina

L'esoso monopolio della Meridionale (ed anche il doppio confine a Cormòns e Pontebba), riportarono nuova linfa a chi, già in precedenza, aveva sostenuto la necessità di altri collegamenti tra l'emporio triestino e le contrade austro-tedesche. Numerosi progetti e studi di organismi triestini e goriziani si susseguirono per promuovere la linea ritenuta migliore: quella del Predil lungo la Valle dell'Isonzo. Tra i tanti studi, si possono citare, per il diretto riferimento che si fa al Borgo San Rocco, quello dell'Ing. Semrad del 1865, dell'Ing. Grubissich e, nel 1869, di altri (fig. pag. 31). Era previsto che la nuova Stazione di Gorizia venisse costruita in una zona che all'incirca corrisponde all'ex Ospedale Psichiatrico. Il governo imperiale bocciò le tesi adducendo, giustamente, che la linea, troppo vicina al confine con il Regno d'Italia, era sconsigliabile per ragioni strategiche. Era pertanto preferibile un altro itinerario che seguisse una via più arretrata ed interna. La doccia fredda fu notevole, (Trieste, per fronteggiare la crisi delle attività portuali dovute alle alte tariffe della Meridionale ed alla chiusura del Porto Franco, ottenne la linea della Val Rosandra che, pur con pendenze fortissime, evitava 50 km della Meridionale, tra Trieste e Divaccia), ma diede nuovo impulso agli studi per un tracciato, che, realizzando l'auspicato collegamento tra Trieste ed il retroterra potesse venir accettato anche a Vienna e non isolasse Gorizia.

Si arrivò così, anche alla luce dell'ottima rete ferroviaria a servizio dei porti del vicino Regno d'Italia (5), alla stesura di un progetto che dalla Boemia a Trieste prevedeva un complesso di linee noto come Transalpina. Comprende, tra l'altro, con i relativi trafori, la Ferrovia dei Tauri da Schwarzach a Spittal (Villaco), la ferrovia delle Caravanche da Klagenfurt a Jesenice/Assling con eliminazione dell'ansa di Tarvisio sulla Rudolfiana ed infine la tratta Jesenice-Gorizia-Trieste o *Wocheiner Bahn* ("Wochein", forma tedesca di Bohinj, non incontrò il favore degli Sloveni ma neppure degli Italiani; entrambi adottarono il nome Transalpina anche se oggi, da parte slovena, si preferisce quello di Bohinjska Proga).

Per Gorizia il progetto, secondo documenti rintracciati negli archivi, prevedeva che la Stazione venisse ubicata nella Zona tra il Rafut e l'attuale piazzale della Casa Rossa, ma il Municipio si oppose! Con una nota firmata dal Delegato Ruggiero Kürner, venne, fra l'altro rilevato che:

"... secondo il progetto, la Stazione verrebbe a trovarsi fra il Colle del Castello e le colline del Rafut ... arriverebbe dai fondi tra la Via Rafut ed il colle della Castagnavizza sino ai fondi siti ai piedi delle colline ed in confine al limitrofo Comune di S. Pietro ...

... la valle accennata è troppo ristretta per permettere che la Stazione possa prendere quello sviluppo maggiore che lo sperabile aumentato movimento commerciale ... potesse in breve richiedere ...

l'accesso dalla Città sarebbe oltremodo difficoltà ... le sole vie

per le quali si potrebbe unicamente accedere sarebbero da una parte ... la Via Dreossi, la Via Lunga e la Via S. Pietro ... la Via Vetturini, S. Antonio e Formica vie queste che ... ben male si presterebbero ad un animato movimento ...

... Si aggiunga che nei pressi esistono ... l'Ospitale Femminile, l'Ospizio per gli incurabili, la Casa di ricovero, che grave detrimento ne soffrirebbero da una Stazione nelle immediate vicinanze ..."

Dopo altre osservazioni sul paventato spostamento dell'imbocco della strada per la Carniola "*... o nella Via Rafut od in una delle strade del Borgo S. Rocco ...*", si chiedeva che la Stazione venisse ubicata "*... fra il colle della Castagnavizza e la via di Salcano e tenendo conto della proposta ... la linea di congiunzione tra le due stazioni...dovrebbe a parere di quest'ufficio staccarsi tra la linea principale nei pressi della Casa Rossa e passando fra il Borgo di S. Rocco ed il villaggio di S. Pietro, dirigersi direttamente alla Meridionale ..."*.

Le osservazioni vennero accolte ed il progetto, approvato con Legge del 6 dicembre 1901, ebbe attuazione. I lavori, dopo problemi di espropri, particolarmente delicati nella Valle del Vipacco e all'ingresso della Valdirose, dove andarono a tagliare i vivai di Antonio Ferrant, trovarono altri ostacoli nella zona delle Alpi Giulie, dove più volte si pensò di abbandonare il tutto.

La tenacia dell'imprenditore Ceconi (6), ebbe la meglio, non senza un tributo di vite umane che una stele, per la verità non molto

curata, ricorda nel cimitero di Piedicolle/Podbrdo ed il giorno 19 luglio 1906, la linea venne solennemente inaugurata, non senza alcuni risvolti di diatribe etniche. Le insegne delle stazioni vennero affisse nella sola lingua tedesca; i cittadini interessati protestarono minacciando manifestazioni e così un paio di giorni prima dell'inaugurazione, tutte le tabelle furono tolte per venire poi sostituite da altre bilingui tedesco/slovene, tranne a Trieste dove erano tedesco/italiane. A Gorizia non venne esposta alcuna tabella. Altre discussioni riguardarono le bandiere: venne dato il permesso di esporre i colori slavi sul Carso, ma non nella Valle dell'Isonzo. Esclusi quelli italiani in quanto simboli di un altro stato, qualcuno, secondo testimonianze dirette, ebbe l'idea di ornare alberi verdi della Città con i colori austriaci bianco-rossi ricavandone un gustoso Tricolore. Le Autorità finsero di non accorgersi o non si accorsero; del resto non era la prima volta che il fatto si verificava. Il tracciato, nel Goriziano ebbe una particolarità: la Transalpina, costruita a binario unico, dopo Gorizia si servì dell'esistente linea per Aidussina, dal km 4.483, poco dopo S. Pietro fino al km 12,387 di Prevacina, con un pedaggio di 50.000 Corone annue, cespitate non indifferente per la Società per la Ferrovia del Vipacco. Il ricordo tra le due Stazioni di Gorizia, partendo dalla Transalpina all'altezza dell'attuale Via Toscolano, raggiungeva a S. Pietro la linea da Aidussina, realizzando un triangolo divenuto tragicamente famoso nel primo conflitto mondiale per gli eroici sacrifici di tutti

i combattenti. Con questi lavori l'intero rione di S. Rocco, tranne la parte settentrionale, veniva delimitato da un semicerchio di linee ferroviarie che avevano, come si è detto all'inizio, la particolare caratteristica di appartenere a ben tre società diverse. Una rarità che era difficile riscontrare in altre zone. Con opportuni accordi per gli utilizzi promiscui, i treni dell'una viaggiavano sui binari dell'altra (7).

La linea dell'Isonzo

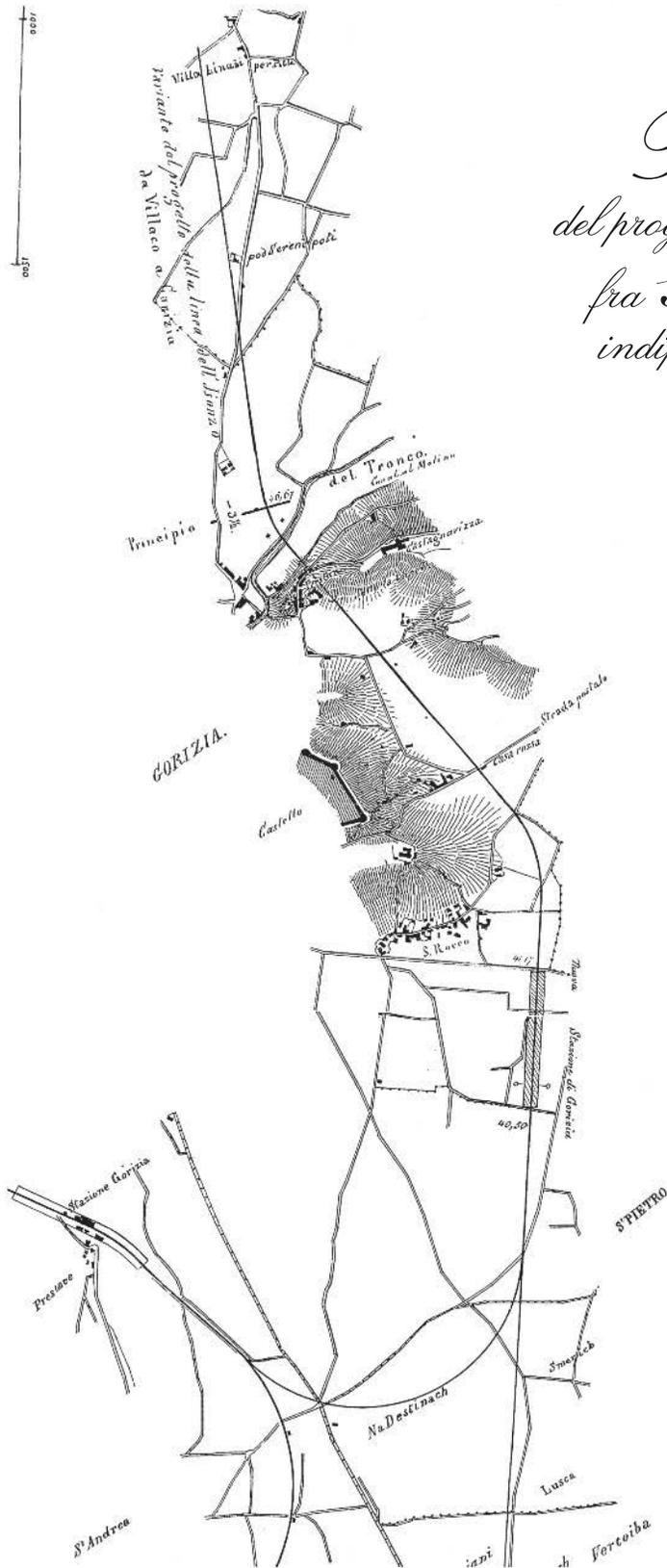
Già nel corso dei primi mesi del 1918, dopo Caporetto, il Genio Militare Austro-ungarico aveva posto mano a talune riparazioni di emergenza per consentire un funzionamento sia pur precario delle linee, talune delle quali come la Gorizia - Monfalcone, la Gorizia - S. Lucia d'Isonzo ed il triangolo di S. Pietro erano completamente distrutte. Il termine del conflitto e l'annessione all'Italia, dopo un periodo di amministrazione commissariale militare e civile ed i numerosi problemi per gli accordi di delimitazione dei confini con la Jugoslavia, determinarono non pochi sconvolgimenti e non solo tecnici. Il personale locale rimase quasi tutto al suo posto, mentre per rimpiazzare quella parte del personale della cessata amministrazione, principalmente boemi ed austriaci, rientrata nelle zone d'origine venne assunto personale o del posto o di altre zone del Regno. Gli uni e gli altri, anche grazie all'elevato livello di solidarietà dei ferrovieri, non ebbero difficoltà ad integrarsi.

Nelle stazioni, ed in molti casi la situazione rimase tale quasi fino

al 1926, le tabelle in lingua tedesca furono sostituite da altre in lingua italiana affiancate, in posizione prioritaria, a quelle slovene, con alcune innovazioni, tra le quali: Piedicolle/Podbrdo, Valvolciana/Volciadraga mentre per Dornberg si preferì Montespino a Dorimbergo. Multiformenti le vicende dei nomi attribuiti, nella sola forma italiana, alle Stazioni di Gorizia: quella della Meridionale divenne da Gorizia/Görz, Gorizia Meridionale, poi Gorizia S. Andrea ed infine Gorizia Centrale, mentre Gorizia (Stato), divenne Gorizia Nord e poi Montesanto (per tutti rimase la Transalpina); S. Pietro, ampliata, divenne Gorizia S. Marco.

Nuovi scenari si aprirono, oltre alle modifiche sul piano dell'esercizio e dell'assetto societario (8), per il sistema dei collegamenti ferroviari.

L'ipotesi, già delineata dal Patto di Londra del 1915, che la Transalpina venisse interrotta dal confine al valico delle Giulie, trovò conferma. I tentativi di lasciare all'Austria o di far assegnare all'Italia il "triangolo di Jesenice" (insieme delle tratte Piedicolle - Jesenice - Traforo delle Caravanche con diramazione per Fusine - Tarvisio) apparvero subito impraticabili. Le truppe italiane, dovettero anche intervenire in Carinzia, far sgomberare la zona dai reparti jugoslavi penetrati e garantire, oltre allo svolgimento del referendum in base al quale la parte meridionale della regione rimase all'Austria, la libera circolazione sulla ferrovia da Tarvisio a Vienna. Venne quindi ripreso in esame il progetto della ferrovia del Predil, che utilizzando fino a S.



*Planimetria
del progetto di una strada ferrata
fra Gorizia e Trieste
indipendente dalla ferrovia
esercita.*



Zona di Gorizia nel Progetto, elaborato nel 1869, ed inviato dal Dott. Pitteri "all'amico Dr. Deperis".

Lucia d'Isonzo la Transalpina, rettificata, avrebbe raggiunto il Tarvisiano.

La linea, proveniente dal Vallo-
ne, prevedeva l'attraversamento di
Gorizia lungo una direttrice corri-
spondente all'incirca all'attuale
Via III Armata ed ipotizzava una
nuova Stazione, che sostituendo in
parte la Centrale, avrebbe trovato
posto tra S. Rocco e S. Pietro (fig.
pag. 33). Nel Trattato di S. Germa-
no venne anche previsto l'obbligo
per l'Austria di realizzare i raccordi
sul suo territorio, ma le discus-
sioni sulla località dove realizzare
la nuova stazione confinaria deter-
minarono situazioni tra l'umoristico
ed il grottesco nel Tarvisiano
con sospensione dell'incippamen-
to nella zona di Coccau.

Le valutazioni erano concordi
nell'affermare che, nell'impossibi-
lità di ingrandire la stazione di
Tarvisio, lo scalo confinario e di
congiunzione con la linea dell'I-
sonzo, avrebbe dovuto essere quel-
lo di Thörl/Vrata, che rimase quin-
di a lungo sotto controllo italiano,
pur essendo poco oltre alla linea di
confine prevista. Narrano le crona-
che che in quella stazione, indicata
sugli orari italiani come "Portici-
na" (corretta versione del toponi-
mo tedesco), vi fosse il controllo
dei Reali Carabinieri, ma il perso-
nale vestisse uniforme austriaca,
ricevesse istruzioni di servizio da
Trieste, mentre in Tedesco rimane-
vano tutte le insegne della stazione
ed esponesse il Vessillo austriaco,
o quello italiano, a seconda delle
rispettive festività nazionali.

Secondo i maligni della zona,
per testimonianze ancora vive
negli anni '50 e '60, tale "disagio"
era compensato dal fatto che anche

le paghe sembra arrivassero da due
parti, voce credibile se si pensa che
per problemi di non chiara indica-
zione della linea armistiziale, citta-
dini della zona di Sesto in Pusteria
e S. Candido chiesero ed ottennero
i danni di guerra da entrambi gli
Stati. Le due parti si accordarono
poi, per un confine arretrato a Coc-
cau e la stazione venne sgombera-
ta. Venute a mancare le ragioni di
base, l'Italia arretrò il confine
anche nella zona di Fusine, rinun-
ciando a favore del Regno di Jugo-
slavia alla località di Rateče,
modificando in una zona dall'in-
certo spartiacque l'incippamento
già stabilito.

Purtroppo, "... nihil novi ...", si
fecero avanti ambienti udinesi per
sostenere che era più conveniente
una linea che, evitando Gorizia,
puntasse attraverso la Valle del
Natisone verso Tarvisio. Tale ipote-
si aveva il vantaggio, secondo
Udine, di realizzare, tramite Civi-
dale, un collegamento con la linea
di Venezia realizzando un'alternativa
alla Pontebbana. Su questa
ipotesi l'Ufficio Nuove Costruzio-
ni Ferroviarie realizzò un favore-
vole studio di fattibilità, ma Gori-
zia contrattacò con vigore ed
anche con durezza sostenendo che:

A - "... l'effettuazione di un tale
progetto significherebbe un colpo
mortale al prestigio dello Stato ita-
liano nella nostra provincia ... gli
abitanti di queste terre, che dalla
Redenzione aspettavano tutto,
saranno ben presto preda di agita-
tori sovversivi ..." (Camera di
Commercio, settembre 1920)

B - era interesse nazionale che
Gorizia, "ultimo focolare della
cultura italiana", venisse favorita
al massimo, soprattutto in presen-

za di popolazioni "allogene o allo-
glotte", come si definivano allora.
(per le "nuove provincie", pur tra
mille difficoltà, l'Italia di allora
aveva allo studio l'applicazione di
rinnovate autonomie locali, auspi-
cabilmente destinate ad estendersi
al resto d'Italia e norme di tutela
per le minoranze).

C - Sul piano tecnico, il colle-
gamento tra la linea di Venezia e
quella dell'Isonzo, si poteva rea-
lizzare con la trasformazione e
potenziamento della (Udine)-
Cividale-Caporetto (costruita dal
Genio militare italiano)

Venne anche proposto che da
Cormons la prevista linea tra Trie-
ste ed il Brennero, attraverso la
Carnia, il Cadore e la Pusteria, le
cui vicende sono tuttora aperte,
aggirasse Udine. Le dispute ferma-
rono gli studi e quando, con l'ac-
coglimento parziale delle tesi di
Gorizia, sembrava il momento di
dare il via ai lavori, una decisione
del nuovo Governo (che, - si era
ormai nel 1923 - non aveva simpa-
tia per i Ferrovieri) bloccò tutto
per asserita mancanza di fondi.
L'inconsulta soppressione della
Provincia di Gorizia, ripristinata
poi nel 1927, compromise la posi-
zione locale. Per completezza, va
registrato che vennero sospese,
oltre a numerose opere nel resto
d'Italia, anche gli studi per la
Direttissima Trieste - Fiume ed i
lavori in corso della ferrovia Car-
nia-Cadore-Pusteria, già arrivati
fino ad Enemonzo. Decisioni
"improvvide" ebbe il coraggio di
dire il Senatore Gortani.

Della linea dell'Isonzo si ri-
parlò nel 1946, in sede di trattato
di Pace essendo apparso chiaro che
una tale linea avrebbe determinato

un confine più favorevole all'Italia. Gli studi furono aggiornati, ma ormai era tardi e della linea e della stazione di S. Rocco non si parlò più; della tratta lungo il Vallone si tornò, invece, a parlare qualche lustro addietro come valida alternativa al raccordo Cormons-Redipuglia. Tutto però, fu accantonato a favore di un itinerario, ben più penalizzante, via Cervignano e relativo megascalco, la cui utilità è quanto meno dubbia.

Il nodo di Gorizia

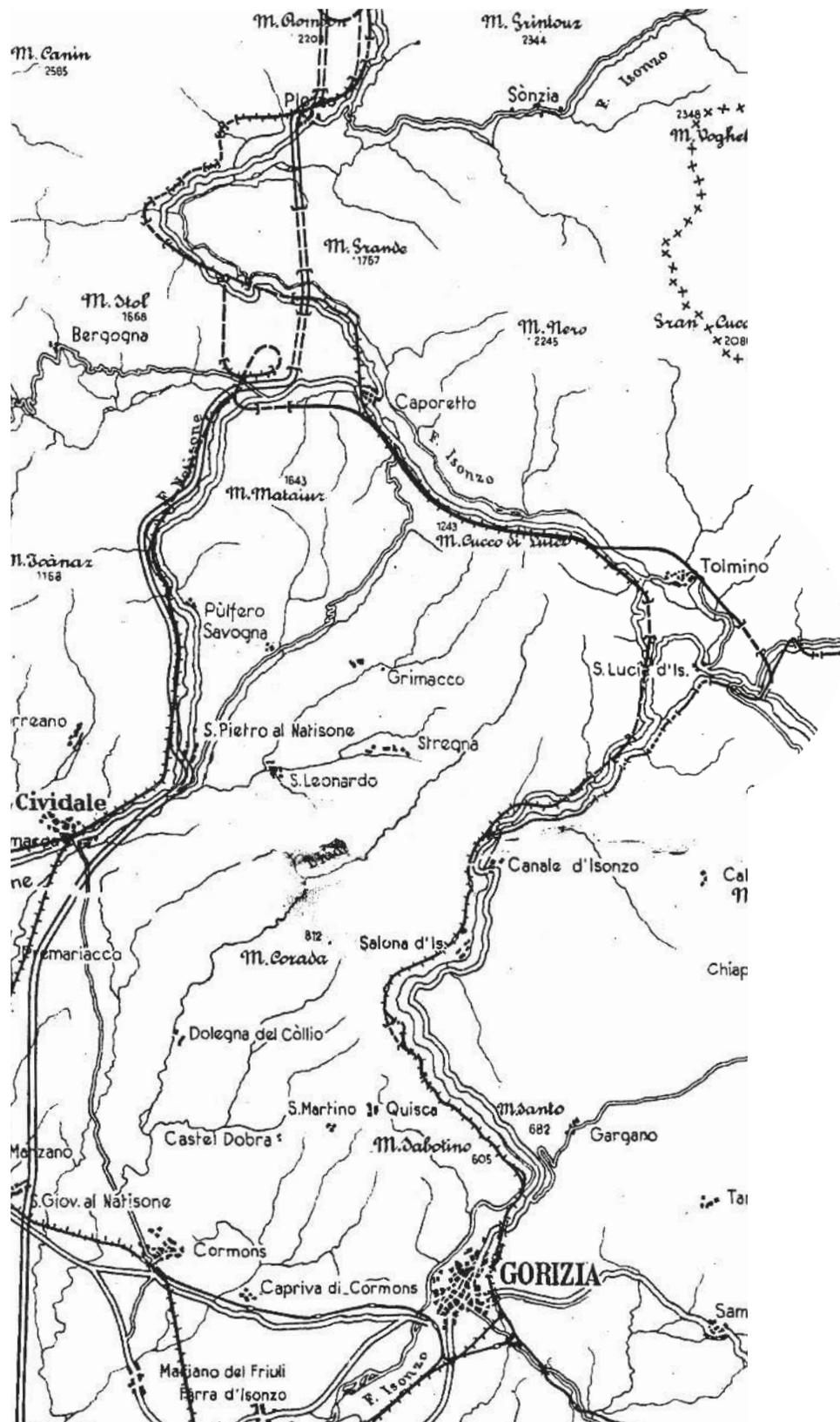
Se sulla linea dell'Isonzo era sceso, dopo il 1923, l'oblio, ben altri lavori vennero inopinatamente ad interessare il semicerchio ferroviario disegnato attorno alla Città (ed a Borgo S. Rocco). Il confine orientale era, come lo era stato per secoli, di notevole importanza strategica e gli esperti militari studiarono una serie di misure per un eventuale, veloce, afflusso di truppe e rifornimenti. Tra le opere previste, oltre ad una linea da Portogruaro per Gorizia - Valle del Vipacco, solo iniziata, una serie di lavori imponenti a Gorizia, la cui "ratio" era di snellire al massimo la circolazione evitando ogni bivio ferroviario al di fuori delle stazioni. Venne così modificato il tratto dall'ampliata Gorizia S. Marco (ex

Le due ipotesi della "Linea dell'Isonzo" (tratto da "Economia della Venezia Giulia" - Università di Trieste - 1946).

26m. 16m.

Progetto 1921 della Dir. Gen. Nuove Costr. Ferrov. (tracciato informativo)

Variante Vallone-Gorizia-Canale d'Isonzo-Volzana-Tarvisio



S. Pietro ed ora Vrtojba) fino a Gorizia Montesanto, rendendolo indipendente dalla Transalpina e costruendo una nuova galleria alla Castagnavizza, parallela a quella esistente. Si procedette poi al raddoppio del tratto da Gorizia Centrale a Gorizia S. Marco facendo proseguire il doppio binario affiancato alla Transalpina fino a Valvolciana, con raddoppio del tratto successivo fino a Prevacina. Si ebbe così, come sulla importante linea del Sempione, un tratto a tre binari affiancati ma per un traffico che non superava giornalmente la decina di coppie di treni.

Dopo un periodo di assestamento infatti, venute meno le ragioni tariffarie e strategiche che ne avevano determinato la costru-

zione, era apparso chiaro che continuare ad inviare treni sulla Gorizia - Trieste via S. Daniele del Carso/Štanjel era illogico ed antieconomico. La linea, infatti, dal livello del mare di Trieste, saliva ai 310 metri s.l.m. di Villa Opicina, per ridiscendere agli 80 di Gorizia, con rampe molto accentuate, e conseguenti costi e limitazioni fortissime. In attesa di un ipotizzato prolungamento verso Postumia da S. Daniele del Carso, la tratta venne declassata ed i treni importanti, merci e viaggiatori, inoltrati lungo la linea Monfalcone-Gorizia Centrale elettrificata e raddoppiata nel tratto successivo fino a Cormòns-Udine.

La seconda guerra mondiale con i bombardamenti e la distru-

zione degli impianti, gli attentati ed infine i nuovi confini a ridosso del borgo secondo una frontiera basata, proprio in Città, sulla linea ferroviaria hanno nuovamente modificato l'assetto e la funzione delle linee. La Trieste-Gorizia-Udine ha visto completare il raddoppio ed altri importanti lavori, mentre la linea tra le due Stazioni di Gorizia è rimasta interrotta dal Trattato di Pace fino al 1960 quando venne ripristinata, su un solo binario, soprattutto per il traffico merci. Per questa tratta, analogamente alla Transalpina, ridotta oggi a linea di riserva della ben più importante Lubiana-Jesenice si prospetta un interessante rilancio sotto forma turistica.



Ferrovieri della Meridionale intorno al 1914 (Staz. di Gorizia?). Il primo a sinistra è Francesco Marceglia (Borgo Castello), figlio di Antonio Marco Marceglia, da Pinguente, Funzionario della Meridionale a Cormòns.

NOTE

(1) Carlo Ghega nato a Venezia il 10 gennaio 1802, figlio di un Ufficiale della Marina Veneta, divenuta dopo Campofornido Imperial Regia Marina Veneta, e di Anna Pribich, istriana, dopo gli studi all'Università di Padova si specializzò in materia ferroviaria. Collaborò con Stephenson girando attraverso l'Europa e gli Stati Uniti ed ottenne prestigiosi incarichi presso le ferrovie austriache. Fatto Nobile (Ritter von Ghega), per invidie ed angosce, anche a seguito delle cessioni alla Südbahn, venne emarginato con amarezze che lo portarono a morte prematura il 4 marzo 1860.

(2) Luigi Negrelli nato a Fiera di Primiero (TN) nel 1799, studioso e progettista di fama specialmente nel campo della navigazione interna, venne fatto Nobile di Moldelba nel 1849, per un progetto di Canale tra la Moldava e l'Elba. Studiò la costruzione del Canale di Suez, ma la sua ingiusta emarginazione a Vienna, per ragioni quasi analoghe a quelle di Ghega, facilitarono lo sfruttamento del progetto da parte del Lesseps e della Francia. Una

lunga vertenza, della quale non vide la fine essendo morto nel 1858, ne riconobbe le ragioni, ma solo parzialmente il relativo indennizzo.

(3) Tra le linee vanno ricordate anche la Monfalcone-Cervignano-Confini con diramazioni per Portorosega e Grado/Belvedere, ed il progetto della Cervignano-Gorizia. Tutti questi lavori vennero progettati da Giulio Dreossi, (Cervignano, 26/6/1846+Firenze 1918) laureato a Vienna e Giacomo Antonelli, (Terzo di Aquileia, 1834+Cervignano 1927) laureato a Padova. Fondarono uno studio di rilievo europeo i cui documenti purtroppo sono quasi tutti irreperibili e furono attivi nel campo civile e sociale; fortemente irredentisti ebbero non pochi problemi nel corso del primo conflitto mondiale tanto che Dreossi, dopo Caporetto fu costretto a fuggire a Firenze dove morì. A loro dedicò ben due composizioni musicali il Maestro Francesco Camaur, cormonese.

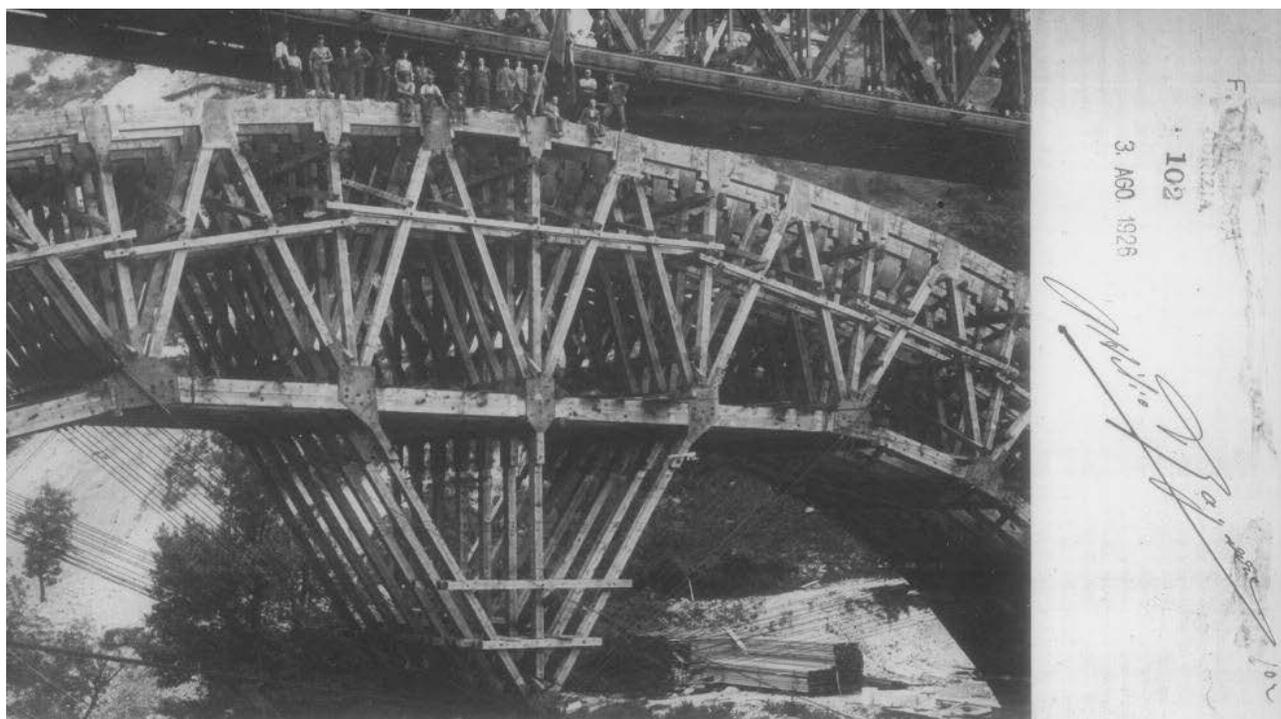
(4) Sober è il gruppo di piccole alture alle spalle di S. Pietro e Vertoiba, tra il S. Marco ed il Vipacco.

(5) Genova e Venezia disponevano ciascuna di cinque linee ferroviarie, due

delle quali a doppio binario; quasi analoga la situazione di La Spezia.

(6) Giacomo Ceconi, secondo alcune fonti Ceconi, nacque a San Francesco di Pielungo in Val d'Arzino (PN) nel 1833. Autodidatta riuscì a sviluppare un'impresa di costruzioni di fama, tanto che per i suoi meriti ferroviari venne fatto Nobile di Monte Cecon sia dall'Impero che dal Regno d'Italia. Visse per un periodo a Gorizia dove aveva acquistato la villa del vivaista Seiller (la villa con parco, ubicata nell'attuale sede delle Madri Orsoline era stata inizialmente, promessa dal Seiller al suo successore nell'azienda vivaistica, Antonio Ferrant). Dopo la tragica fine del figlio, si ritirò nel castello fatto costruire nella natia Pielungo ed ornato da statue del cormonese Canciani. Morì a Udine nel 1910.

(7) Tra le opere principali della linea ci sono la galleria di valico, lunga km 6.327 (in origine 6.339) che richiese ardite opere per il contenimento delle acque, che ancora oggi invadono il traforo ed il Ponte di Salcano. Il ponte avrebbe dovuto essere più corto, ma un cedimento delle sponde costrinse il progettista Ing. Orley a delle



Cartolina ricordo della ricostruzione del Ponte di Salcano, con firma del costruttore, Attilio Ragazzi.

modifiche. Accortosi che pochi centimetri lo avrebbero fatto superare in lunghezza un'opera analoga del Lussemburgo, non esitò realizzando così il ponte con l'arco in pietra (e non in cemento) più grande del mondo, 85 metri. Inaugurato, dopo non poche vicissitudini a causa delle piene dell'Isonzo, l'8 agosto 1905, venne distrutto da genieri austriaci la notte dell'8 agosto del 1916. Ripristinato alla meglio, dopo Caporetto, con travate metalliche, trovò con il suo record, fortunata eco presso i vertici delle Ferrovie Italiane che vollero ricostruirlo nuovamente in pietra. Su progetto dell'Ing. Ceradini venne così rifatto dall'impresa Ragazzi con due sole differenze: la pietra usata venne da Chiampo anziché da Aurisina e gli archetti dell'arco centrale furono quattro per parte e non cinque. L'inaugurazione avvenne l'8 agosto del 1927. Il Ponte, che non è più quindi quello originale, ma l'ottima ricostruzione italiana, rientra oggi fra i beni tutelati dall'Unesco e sarebbe opportuno che sia Orley che Ceradini venissero ricordati assieme, magari sul Ponte stesso.

(8) Al termine del primo conflitto, la rete delle ferrovie statali passò allo Stato Italiano, FFSS, e quelle private furono riscattate. In particolare per la gestione delle Meridionale fu costituita la Società Danubio-Sava-Adriatico, con partecipazione di Italia, Austria e Jugoslavia ma le resistenze di quest'ultima impedirono un regolare esercizio e le tratte passarono alle diverse entità statuali. (la Società venne sciolta appena nel 1968, con il pensionamento degli ultimi dipendenti). La Transalpina passò alle FFSS, analogamente alla Gorizia-Aidussina la cui proprietà fu

riscattata con indennizzo degli azionisti; dato che il riscatto avvenne tra il 1923 ed il 1927, sarebbe interessante conoscere se gli indennizzi furono poi versati alla Provincia di Udine o a quella di Gorizia. Diverse le vicende della Monfalcone-Cervignano, anch'essa passata alle FFSS, dopo avocazione dalla Veneta che l'aveva gestita durante la guerra (avocazione sulle cui vicende negli anni '40 si aprì una controversia tuttora in corso, anche se a concessione novantennale scaduta).

BIBLIOGRAFIA PRINCIPALE

- AA.VV. *Il centenario della Ferrovia Monfalcone-Cervignano* (a cura di A. Lucchitta), Monfalcone, 1994.
- AA.VV. *Treni di Frontiera - Ferrovie in Friuli-Venezia Giulia e Alpe Adria* (a cura di R. Vecchiet), Ronchi dei Legionari, 1990.
- AA.VV. *Il futuro dei trasporti ferroviari per la Provincia di Belluno*, Pieve di Cadore, 1987.
- AA.VV. *Transalpina - Un binario per tre popoli*, Monfalcone, 1996.
- AA.VV. *L'Economia della Venezia Giulia*, Trieste, Università degli Studi, 1946.
- AA.VV. *1918 E la Contea di Gorizia e Gradisca si trovò Italiana ... Gli ultimi cinquant'anni degli Asburgo*, Monfalcone, 1998.
- I. Briano, *Storia delle Ferrovie in Italia*, voll. 3, Milano, 1977.
- R. Camaur e G.B. Panzera, *Francesco Camaur, 1858-1900, La Musica della vita*, Cormons, 2000.

- U. Corsini, *Problemi di un territorio di confine*, Trento, 1994.
- H. Detrich, *Die Südbahn (und ihre Vorläufer)*, Wien, 1994.
- V. Gallinari, *L'Esercito Italiano nel primo dopoguerra, 1918-1920*, Roma, 1980.
- G. Lacchè, *La ferrovia da Giolitti a Mussolini*, Roma, 1980.
- R. Licen, *La ferrovia del Predil - Un progetto mai attuato*, Trieste, Università degli Studi, 1986.
- F. Ogliaresi-F. Sapi, *Sbuffi di fumo*, voll.2, Milano, 1966.
- G. Roselli, *Trieste e la Ferrovia Meridionale*, Trieste, 1977.
- G. Roselli, *Il centenario della Ferrovia Pontebbana, 1879-1979*, Udine, 1979.
- K. Rustja, *Proga predorov (tiri in čes)*, Lubiana, 1990.
- W. Schaumann, *Die Bahnen zwischen Orter und Isonzo, 1914-1918*, Wien, 1991.

Fonti archivistiche diverse, tra le quali il Fondo Giunta Provinciale degli Archivi Provinciali di Gorizia, e gli *Atti di Gabinetto* del Commissariato Civile della Venezia Giulia all'Archivio di Stato di Trieste.

Sono state consultate le collezioni di:
 Borc San Roc - Gorizia;
 I Treni - Salò (BS);
 L'Eco del Litorale - Gorizia;
 La Libertà - Gorizia;
 Il Cadore - Pieve di Cadore;
 Il Piccolo - Trieste;
 Iniziativa Isontina - Gorizia;
 Quale Storia - Udine;
 Quaderni Giuliani di Storia - Trieste.

PROSPETTIVE DI RILANCIO

Alessandro Puhali

Il raccordo ferroviario Gorizia - Nova Gorica, un tempo linea di transito e di interconnessione tra le storiche ferrovie “Meridionale” e “Transalpina”, costituisce oggi uno dei due valichi ferroviari tra l'Italia e la Slovenia (l'altro è quello di Villa Opicina) e collega la Linea 14 delle Ferrovie dello Stato (FS), che congiunge Trieste e Venezia (via Gorizia-Udine-Pordenone-Treviso), con la Linea 70 delle Ferrovie Slovene (Slovenske Železnice - SŽ), che unisce Sežana a Jesenice e rappresenta l'attuale configurazione della Ferrovia Transalpina.

L'esercizio del raccordo (lungo circa 8 Km, a binario unico, non elettrificato) è affidato, dalla sua riapertura avvenuta nell'ottobre del 1960, alle Ferrovie dello Stato.

Attualmente il traffico ordinario è rappresentato da alcuni treni merci al giorno, ma sino all'anno scorso era anche in funzione tra le Stazioni di Gorizia Centrale e di Nova Gorica un collegamento passeggeri giornaliero. A dir il vero si trattava di un servizio “minimo”, istituito per ottemperare ad una previsione dell'accordo internazionale di riapertura del raccordo, che non ha mai acquisito una qualche rilevanza commerciale, data l'esistenza tra le due Città di ben più agevoli vie e mezzi di comunicazione e la mancata previsione di coincidenze con il traffico passeggeri che faceva capo alle due stazioni collegate.

Il “treno passeggeri” consisteva infatti in un'unica carrozza (italiana di 2^a Cl.), che negli anni più recenti compiva il tragitto una volta al giorno agganciata ad uno dei convogli merci in servizio tra Gorizia e Nova Gorica. In mancanza di un'utenza locale, il collegamento veniva saltuariamente utilizzato da appassionati di ferrovie (provenienti da ogni parte d'Italia) che volevano provare l'ebbrezza di questo inusuale viaggio internazionale per conservarne quindi, quale *souvenir*, il relativo biglietto.

Dopo quasi trentanove anni di esercizio la relazione passeggeri tra le Stazioni di Gorizia Centrale e di Nova Gorica è stata soppressa nel maggio del 1999 tra l'indifferenza generale.

* * *

L'ingloriosa fine di tale collegamento va comunque attribuita alla sue intrinseche e già evidenziate carenze tecniche ed organizzative, mentre esistono certamente le ragioni e le possibilità per un immediato rilancio di un ordinario traffico passeggeri tra le Stazioni di Gorizia e di Nova Gorica.

Sulla Ferrovia Transalpina, nel tracciato completato nel secondo Dopoguerra (Sežana-Nova Gorica - Jesenice della lunghezza di 129 Km) e corrispondente - come già ricordato - all'attuale Linea 70 delle Ferrovie Slovene, si svolge un regolare traffico passeggeri locale (integrato da alcune relazio-

ni dirette con Lubiana e Capodistria). L'utilizzazione della linea, alquanto modesta tra Sežana e Nova Gorica (distanti 40 Km), è più rilevante - quanto a numero di treni e frequenza di viaggiatori - tra quest'ultima località e Jesenice (distanti 89 Km). I treni sono normalmente composti da una coppia di automotrici diesel del gruppo SŽ 813-814 (nella serie con carrozzeria rinnovata), di sola 2^a Cl. ed attrezzate per il trasporto di biciclette.

Sarebbe sufficiente prevedere che alcuni dei treni provenienti da Jesenice (Lubiana) e da Sežana (Capodistria), invece di terminare il loro servizio a Nova Gorica, prolungassero la percorrenza (per circa 10/15 minuti) sino alla Stazione di Gorizia Centrale per realizzare delle coincidenze con i treni interregionali (IR) della Linea 14 delle Ferrovie dello Stato e quindi delle agevoli relazioni con Trieste, Udine, Venezia e l'intera rete ferroviaria italiana. Ovviamente le stesse automotrici delle Ferrovie Slovene potrebbero ripartire per le loro relazioni con Jesenice e con Sežana dalla Stazione di Gorizia Centrale.

L'istituzione di tali collegamenti, a cui non si frappone alcun ostacolo tecnico, richiederebbe una revisione degli accordi esistenti in materia tra l'Italia e la Slovenia e le rispettive amministrazioni ferroviarie e taluni ritocchi agli orari ferroviari, che non

dovrebbero risultare particolarmente complessi.

Se tale iniziativa venisse realizzata si creerebbe di fatto, e con un impegno minimo di risorse, una nuova relazione ferroviaria internazionale idonea a rilanciare il ruolo del valico ferroviario di Gorizia, con positive ricadute economiche (nel campo commerciale, turistico ecc.) sulle Città di Gorizia e di Nova Gorica, che ben potrebbero rendersi promotrici dell'iniziativa stessa nel quadro dei sempre più fitti e proficui rapporti transfrontalieri.

* * *

D'altra parte le due Città hanno recentemente avuto conferma, in occasione dei festeggiamenti per il 35° Anniversario dei Gemellaggi con Klagenfurt, capitale della Carinzia, delle grandi potenzialità turistiche della Ferrovia Transalpina. Per incontrarsi, il 4 giugno 2000 a Nova Gorica e a Gorizia ed il 24 settembre 2000 a Klagenfurt, autorità e cittadini delle tre Città si sono avvalsi di due treni straordinari instradati lungo la vecchia linea asburgica, che si è dimostrata in grado di far fronte anche a treni passeggeri di composizione impegnativa. In particolare del tutto eccezionale è risultato il treno Gorizia Centrale - Nova Gorica - Klagenfurt (e ritorno) del 24 settembre. Sul convoglio hanno preso posto con i Sindaci di Gorizia e di Nova Gorica varie autorità e cittadini delle due Città per un numero complessivo di oltre 500 persone. Il treno, trainato all'andata (sino a Jesenice) da un'antica locomotiva a vapore di fabbricazione austriaca

(aiutata da un locomotore diesel), era composto da 14 vagoni d'epoca, il più vecchio dei quali - che come molti altri era ad assi e con terrazzini - risultava costruito nel 1893!

Il progetto di fare della Ferrovia Transalpina un "corridoio turistico" tra Austria, Slovenia e Italia, con utilizzo a tale scopo anche del raccordo ferroviario Gorizia - Nova Gorica, si è concretizzato principalmente grazie alle iniziative del "Comitato per le celebrazioni dei

novant'anni della Ferrovia Transalpina", attivo a Gorizia dal 1996 al 1999 e che si è avvalso in particolare della collaborazione della Fondazione Cassa di Risparmio di Gorizia. Attualmente il progetto viene approfondito e sostenuto dal "Centro Studi Turistici Giorgio Valussi" di Gorizia, che ha recentemente collaborato con le Università di Trieste e di Milano e con molte altre istituzioni scientifiche e culturali all'organizzazione del Convegno internazionale "Trans-



Tabella del "treno passeggeri" Gorizia-Nova Gorica (1994 - foto Alessandro Puhali).

		(31080) GORIZIA C.LE - Sport. 1	
№ 02212 A		Indications spéciales Indications spéciales Besondere Angaben	
da de von Andata Aller Hinfahrt a à nach GORIZIA		Cl. Kl. 1	da de von Ritorno Retour Rückfahrt a à nach
a à nach NOVA GORICA		2	a à nach
Via			
Riduzione Reduction Ermäßigung	= % = % = % = %	Motivo Motif Grund	Lit. 2000

Biglietto ferroviario Gorizia-Nova Gorica.

alpina, memoria e prospettive” (Gorizia-Bled, 14-17 settembre 2000).

Il progetto trae spunto dalla constatazione che la Ferrovia Transalpina sembra destinata a rimanere estranea ai programmi finalizzati ad un rilancio strategico del trasporto ferroviario in Europa, per continuare a disimpegnare compiti relativamente modesti e/o sussidiari. Anche in futuro il suo utilizzo dovrebbe essere principalmente rivolto

- al trasporto passeggeri locale sulla tratta Sežana - Nova Gorica - Jesenice;

- (con compiti sussidiari e di riserva rispetto alla Ferrovia Pontebana ed all’asse ferroviario austro-sloveno Villaco - Lubiana - Capodistria), al trasporto merci tra l’Austria ed i porti dell’Adriatico settentrionale ed in particolare con quello di Capodistria.

L’eventuale ed auspicata realizzazione di nuovi collegamenti passeggeri tra le Stazioni di Gorizia e di Nova Gorica non comporterebbe, come già precisato, una significativa revisione dell’assetto dei traffici sull’attuale Linea 70 delle Ferrovie Slovene, derivando

l’istituzione delle nuove relazioni da una semplice razionalizzazione di quelle già esistenti. Ne consegue che la Ferrovia Transalpina - pur in presenza di nuovi collegamenti passeggeri tra Gorizia e Nova Gorica - continuerebbe ad essere sottoutilizzata.

* * *

La marginalità della Transalpina nella rete ferroviaria europea (in essere e futura) rappresenta peraltro il presupposto del suo rilancio quale ferrovia turistica di primaria importanza e di spiccata



Il treno straordinario proveniente da Klagenfurt fotografato nella tratta tra Nova Gorica e Gorizia (4 giugno 2000 - foto Cesare Quaiat).

rilevanza internazionale, per le seguenti ragioni:

- il suo tracciato, testimone della più elevata tecnologia di altri tempi, costituisce di per sé un'attrattiva;
- collega località a vocazione turistica consolidata, attraversando territori di incomparabile e mutevole bellezza in tutte le stagioni;
- è idonea a raccordarsi a specifiche forme di turismo (culturale, sportivo, enogastronomico, ferroviario);
- consente un collegamento diretto ed alternativo tra Friuli-Venezia Giulia, Slovenia ed Austria.

Lo scarso traffico che si svolge sulla Transalpina e la conseguente disponibilità di tracce orarie hanno consentito, dal 1986 in poi, la circolazione di treni straordinari soprattutto per effettuare gite giornaliere, con partenze anche da località delle Province di Trieste e di Gorizia e con meta preferita il Lago di Bled.

Molto successo hanno ottenuto i treni con trazione a vapore e composti da materiale storico appartenente al Museo Ferroviario della Slovenia con sede a Lubiana o al Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio. Notevole apprezzamento stanno anche riscuotendo i treni straordinari a trazione diesel che consentono, grazie alla loro maggior velocità ed economia d'esercizio rispetto ai treni a vapore, l'effettuazione - sempre utilizzando la Ferrovia Transalpina - di gite giornaliere in località della Slovenia relativamente lontane e della Carinzia.

In particolare dall'autunno del 1999, grazie alla collaborazione

tra un'agenzia turistica di Gorizia ed una di Most na Soči (Santa Lucia di Tolmino), sono stati organizzati (o sono in programmazione) alcuni treni turistici (con trazione a vapore o diesel) per effettuare escursioni giornaliere utilizzando la Ferrovia Transalpina con mete sia in Slovenia che in Austria. I treni, che fanno capo alla Stazione di Gorizia Centrale e consentono una partecipazione anche individuale al viaggio, hanno riscosso notevole successo di pubblico con conseguente esaurimento, in breve tempo dal loro annuncio, dei posti disponibili.

* * *

Si sta così facendo strada la consapevolezza che la Ferrovia Transalpina potrebbe divenire una delle principali attrattive turistiche di Gorizia e Nova Gorica, da abbinare all'immagine delle due Città e quindi da richiamare in tutte le iniziative che ne promuovono l'offerta turistica. A tal fine possono indicarsi le seguenti diverse ipotesi di utilizzo della linea ferroviaria:

a) *escursioni giornaliere con treni storici a vapore*

la notevole esperienza accumulata in relazione a tali viaggi rende abbastanza agevole la loro organizzazione, anche se sarebbe necessario - per poterne divulgare l'offerta in modo appropriato - provvedere ad una programmazione almeno semestrale. Ipotizzando di utilizzare locomotive del Museo Ferroviario della Slovenia (allo stato le più facilmente disponibili) sarebbe comunque possibile far partire i convogli dalla Stazione di

Gorizia Centrale, come recentemente dimostrato dal treno straordinario per Klagenfurt del 24 settembre, che è stato trainato dalla locomotiva a vapore slovena (ex austriaca) sin dal territorio italiano. Le mete da raggiungere potrebbero essere - a titolo esemplificativo - Most na Soči (con possibilità di *transfer* in pullman a Caporetto e nell'Alta Valle dell'Isosonzo), il Lago di Bohinj o quello di Bled, la cittadina di Postumia con le sue celeberrime grotte ed il vicino Castello di Predjama. Per compiere tale ultima escursione il treno percorrerebbe il tratto Nova Gorica - Sežana della Ferrovia Transalpina per poi proseguire lungo il tracciato della vecchia Ferrovia Meridionale. Le escursioni con i treni a vapore dovrebbero essere inserite in pacchetti turistici che prevedano un soggiorno a Gorizia e a Nova Gorica (anche solo della durata di un *week end*). L'offerta turistica delle due Città, diversa ma proprio per questo complementare, risulterebbe arricchita e caratterizzata dal viaggio con il treno storico a vapore, divenendo del tutto originale e quindi competitiva;

b) *collegamento diretto tra Austria, Slovenia e Italia*

per un proficuo utilizzo della Ferrovia Transalpina a scopo turistico, si potrebbe anche rivalutarne il ruolo di linea di collegamento tra Austria, Slovenia e Italia. Con riferimento alle regioni a noi più vicine, si potrebbe ipotizzare di far circolare dei treni d'agenzia tra la Carinzia, la Slovenia ed il Friuli-Venezia Giulia, al fine di organizzare escursioni giornaliere o dei



Treno storico a vapore nel tratto della Transalpina tra Bled e Bohinjska Bistrica (7 settembre 1997 - foto Cesare Quaiat).

brevi soggiorni nelle diverse città o numerose località di interesse turistico raggiungibili attraverso la Transalpina. Tali soggiorni, oltre che per consentire una normale attività turistica, potrebbero essere programmati in funzione di particolari manifestazioni (come mostre, congressi, fiere, competizioni sportive) o di visite da parte di scolaresche, gruppi aziendali, associazioni della più diversa specie. A tale scopo, risultando più lunghe le distanze da coprire, è preferibile - come già sottolineato - utilizzare dei convogli a trazione diesel più veloci ed economici dei treni storici a vapore. Avvalendosi

delle esperienze già acquisite in tale settore, si potrebbero effettuare - con partenza dalla Stazione di Gorizia Centrale - delle escursioni della durata di un giorno a Villaco o a Klagenfurt, con permanenza di almeno sei ore nella località visitata. Naturalmente è possibile organizzare il viaggio anche in senso inverso e turisti austriaci potrebbero venir in visita a Gorizia, ove la prevista permanenza appare sufficiente per abbinare, ad una pur breve visita della Città, degustazioni enogastronomiche ed opportunità di *shopping*. Anche per tali viaggi, al fine di un'efficace offerta turistica, è necessario provvede-

re ad una programmazione e quindi va elaborato un calendario che ne proponga la periodica realizzazione;

c) *inserimento della Ferrovia Transalpina in tours ferroviari a lunga percorrenza*

questa ulteriore possibilità di utilizzo della linea a scopo turistico, che la ricollega alle radici storiche del suo esercizio, è stata anche di recente confermata dall'inserimento della Transalpina nel programma annuale di turismo ferroviario delle Ferrovie Federali Austriache (Österreichische Bundesbahnen -

ÖBB), anche se solo come linea di transito per un convoglio all'anno. Il materiale rotabile, anche d'epoca, disponibile per tale tipo di viaggi appartiene a diverse amministrazioni ferroviarie o a vettori privati. È così possibile comporre convogli di varia tipologia e anche veri e propri treni di lusso, destinati ad una clientela molto facoltosa. La trazione di questi treni, che nell'ambito di un *tour* possono anche percorrere alcune migliaia di chilometri, può essere elettrica, diesel o a vapore a seconda delle tratte e

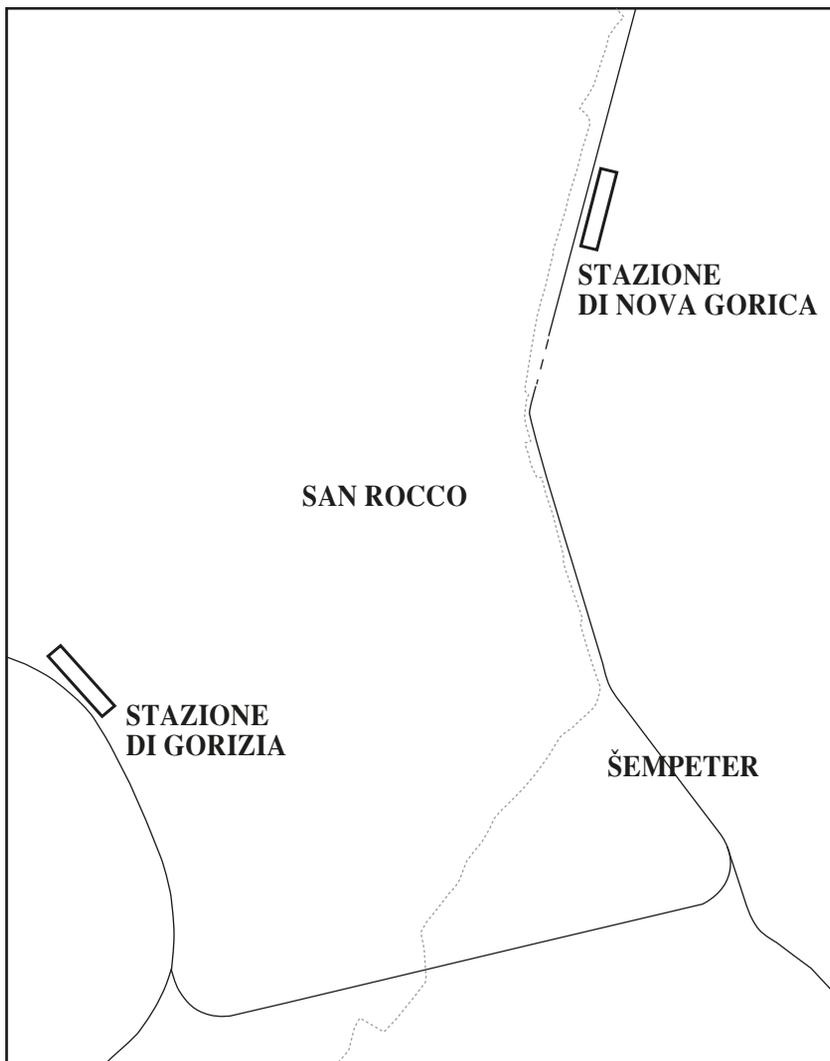
delle scelte degli organizzatori. La Ferrovia Transalpina, per le sue spettacolari caratteristiche tecniche ed ambientali, è idonea a fornire una tratta ai *tours* ferroviari a lunga percorrenza e Gorizia con Nova Gorica potrebbe divenirne una meta, offrendo l'opportunità ai turisti di effettuare un soggiorno dalle multiformi esperienze con la possibilità di escursioni in vicine località dal forte e consolidato richiamo turistico (si pensi a Grado per limitarsi alla Provincia di Gorizia).

* * *

La realizzazione attraverso la Ferrovia Transalpina di un "corridoio turistico" tra Austria, Slovenia e Italia non comporta l'impegno di rilevanti investimenti, quanto piuttosto uno sforzo di collaborazione e programmazione tra amministratori pubblici ed imprenditori, al fine

- di razionalizzare la capacità di richiamo turistico delle singole città o località interessate che, grazie ad intese tra varie categorie economiche (albergatori, ristoratori, commercianti ecc.), dovrebbero abbinare alle diverse tipologie di viaggio ferroviario specifici "pacchetti" turistici per offrire un'ospitalità conveniente e competitiva.
- di realizzare un calendario delle escursioni e *tours* ferroviari, in modo da assicurare stabilità all'offerta dei treni turistici;
- di promuovere e pubblicizzare questa nuova offerta turistica integrata, evidenziandone la spiccata valenza transfrontaliera.

Il raccordo ferroviario Gorizia - Nova Gorica, che è a tutti gli effetti parte della storia di Borgo San Rocco e lo cinge nella sua attuale configurazione, potrebbe quindi acquisire - anche in tempi brevi - nuova vitalità a beneficio di tutta la Città e di un auspicabile consolidamento dei rapporti transfrontalieri con la vicina Slovenia.



Tracciato dell'attuale raccordo ferroviario Gorizia - Nova Gorica.