

## Paolo Sluga

# Una ferrovia, un confine

La strada ferrata come linea guida del limite tra due Stati



Il treno storico periodico Gorizia - Nova Gorica - Bled è frequentato da sempre più viaggiatori alla riscoperta di un pezzo di storia della città e del suo territorio (foto Sluga).

### Premessa

Il primo maggio 2004, con una cerimonia che ha avuto larga eco anche internazionale, sono stati inaugurati il mosaico simbolico e la piastra metallica collocati al posto di un tratto della rete rimossa in precedenza e che tagliava la Piazza della Transalpina.

Non è caduto un confine, in quanto rimangono, nella comune Unità Europea, due città appartenenti a due entità statuali diverse, con diverse legislazioni e amministrazioni. È stato solo visibilmente attenuato un simbolo esteriore di divisione, che rimane sul resto della piazza e del territorio, sia pur per poco.

Non è compito di questo articolo commentare quanto accaduto con l'allargamento dell'Europa, e questo anche per un doveroso rispetto sia di quanti hanno plaudito sia di quanti, dall'una e dall'altra parte, hanno dis-

sentito; le ferite di entrambe le parti si rimargineranno lentamente, ma costantemente con le nuove generazioni e non spetta a chi scrive altro che una silente comprensione.

Si vuole solo esaminare come questo confine sia stato fissato in Gorizia in ragione di una linea ferroviaria che ne ha determinato, inevitabilmente, l'andamento in base al Trattato di Pace entrato in vigore il 16 settembre 1947.

### Gorizia e i problemi ferroviari iniziali

I rapporti della città con le costruzioni ferroviarie furono, fin dall'inizio, problematici: le linee previste nella zona erano sempre destinate a servire i prevalenti interessi degli empori, triestino e veneziano, o dei traffici relativi piuttosto che di quelli locali. La Principesca Contea di Gorizia e Gradisca,

per quanto antica, era pur sempre un'entità minore rispetto ad altre presenze, territoriali, politiche ed economiche, e nei secoli si erano verificati cambiamenti nelle direttrici o nelle strategie che ne avevano determinato lo sviluppo.

Era pacifico che all'epoca romana le strade facessero capo ad Aquileia e di conseguenza seguissero poi l'Isonzo, la Valle del Vipacco ed il valico del Piro, piuttosto che la via attraverso Prevallo/Razdrto e Postumia (è nota l'avversione dei romani, grandi costruttori, per la plaghe basse e impaludabili), ma, in seguito, i centri degli interessi si erano modificati e fin dalle prime costruzioni ferroviarie, la scelta dei tracciati seguì le nuove direttrici: diversi erano ormai i centri di traffico.

La riprova di come questi interessi si siano modificati si è avuta con la recente approvazione del progetto di massima del Corridoio 5, che non seguirà, come da molti auspicato, la direttrice alta via Treviso-Udine-Gorizia-Divaccia, ma quella bassa via Monfalcone-Trieste-Capodistria-Divaccia.

Taluni aspetti di questa situazione sono già stati esaminati grazie all'ospitalità di Borc San Roc, sia nel numero del 2000 sia in quello del 2003, ma qualche altro dato può venir aggiunto senza tema di ripetizioni, per comprendere meglio come si arrivò alla Ferrovia Transalpina e successivamente, proprio a ragione di questa ferrovia, al confine che dal primo maggio è rimasto quasi simbolico, ma che per molti anni non lo fu.

Correrà tra qualche mese il 150.º anniversario della prima ferrovia nella nostra regione, quel prolungamento della linea Ferdinandea

che, destinata a collegare la Milano-Venezia alla Trieste-Vienna, arrivava da Venezia a Pordenone il primo maggio 1855 e a Casarsa della Delizia il successivo 15 ottobre. Ci vorranno altri cinque anni per arrivare a Gorizia, con un ritmo di lavori sempre diligentemente annotato nei suoi registri dal parroco di Brazzanodi Cormòns.

Per quasi tutti gli studi e gli orientamenti Gorizia era destinata, in un'epoca nella quale la ferrovia rappresentava elemento fondamentale di progresso, ad essere tagliata fuori sia dalla linea che da Vienna doveva arrivare a Trieste, come infatti avvenne, che dalla Venezia-Udine-Aurisina (allora Nabresina), evento che invece si riuscì ad evitare.

La prima, come più volte ricordato, prevedeva un tracciato che da Lubiana, dove la tratta da Vienna, tranne il Semmering, (del quale quest'anno in giugno si è celebrato il 150.º anniversario) era arrivata già nel 1849<sup>(1)</sup>, si dirigesse a Trieste attraverso le Valli della Poljana e dell'Idria per poi scendere da Santa Lucia lungo l'Isonzo, toccare Gorizia e quindi puntare su Trieste. Questo tracciato, non privo di asperità e piuttosto lungo, era motivato soprattutto dall'attraversamento delle paludi ad occidente di Lubiana, ostacolo giudicato quasi insuperabile, e dal Carso. Fu la genialità di Carlo Ghega, il brillante ingegnere veneziano, a risolvere il problema e così sfumò ogni possibile inserimento di Gorizia su questa linea.

Quasi contemporaneamente si profilò il pericolo che la linea che doveva giungere da occidente evitasse Gorizia andando diretta da Udine verso Monfalcone; questo pericolo fu

(1) La linea prevista per collegare Vienna con Trieste aveva avuto vicende costruttive diverse; si era costruito dapprima il tratto da Vienna a Gloggnitz nel 1842, quindi la Graz-Murzzuschlag nel 1844, ponendo mano all'imponente tracciato del Semmering, quindi la Graz-Celje nel 1846 per arrivare a Lubiana nel 1849. Il Semmering verrà aperto nel giugno 1854. Non vi era alternativa a quel tracciato a tornanti, perché, solo all'epoca del completamento, altri tre grandi italiani, Sebastiano Grandis di Tenda, Severino Grattoni di Voghera e Germano Sommeiller, savoiardo, studieranno e perfezioneranno i moderni metodi di traforo che consentiranno la costruzione della Galleria del Freius. L'aver posposto la tratta da Lubiana a Trieste ad altre direttrici, tra le quali il collegamento tra Vienna e i Porti Anseatici, sollevò un vespaio negli ambienti triestini, che accusarono Vienna di trascurare l'emporio a vantaggio dei porti germanici. Registro, per dovere di cronaca, che taluni studiosi ascrivono a questo fatto la vigorosa crescita, da quel periodo, dell'irredentismo triestino, pur già manifestatosi nel 1848.

PRIMO PIANO

**Paolo Sluga**  
**Una ferrovia, un confine**

evitato grazie all'intervento dell'istitutore dell'Imperatore, conte Coronini. La linea, descrivendo una grande ansa, venne fatta passare per "il pomerio" di Gorizia, determinando anche una vera e propria rivoluzione nell'urbanistica cittadina con la costruzione dell'attuale Corso Italia. Il successivo trasferimento del Cimitero dall'attuale Parco della Rimembranza alla Grazzigna fece, per l'urbanistica, il resto.

Il problema dell'ansa di Gorizia continuò a farsi vivo periodicamente, sia nei progetti della linea dell'Isonzo dopo la prima guerra, che in quelli più ponderosi del secondo dopoguerra quando, in attuazione della Legge 298/1958 l'intera tratta da Cormòns a Redipuglia venne costruita con discutibili soluzioni ambientali nella variante di Fogliano e vasto impiego di risorse finanziarie. Ad opera lentamente completata, le Ferrovie, pur riconoscendo la piena funzionalità della nuova linea rinunciarono a completarla privilegiando l'itinerario attraverso il nuovo scalo di Cervignano.

Nel 1860, in Gorizia, non si erano spenti gli echi per i festeggiamenti dovuti all'arrivo del treno che già nuove ipotesi balenavano sia sotto la spinta degli interessi di Venezia e Trieste, che dei grandi rivolgimenti avvenuti in seno alle ferrovie dell'Impero Asburgico. Senza soffermarci troppo basterà accennare che l'Impero, in gravi problemi finanziari, dovuti sia ai moti del 1848 che a poco accorte gestioni (le ombre arrivarono molto in alto), si era visto costretto a cedere ai privati le sue grandi linee ferroviarie, con riflessi che andarono a colpire Carlo Ghega, come, anni prima per ragioni politiche, si era andati a colpire Negrelli. La perdita della Lombardia nel 1859 e del Veneto nel 1866 fecero il resto. La Società che rilevò, tra l'altro, le linee della nostra zona era la K.&K. Priv. Sudbahn, meglio nota come "Meridionale", i cui grandi azionisti erano i Baroni Rothschild. Gli stes-

si azionisti controllavano la vicina Società per le Ferrovie dell'Alta Italia le cui stazioni di incontro erano Cormòns e Ala, sulla linea del Brennero.

Le linee esistenti mostravano i loro limiti proprio in quei collegamenti verso i paesi nordici ai quali i porti ed i commerci anelavano, in particolare per quanto riguarda il cosiddetto collegamento di Costanza, la grande direttrice destinata a collegare l'Adriatico, anche sfruttando linee esistenti con il centro ferroviario dell'omonima città tedesca.

Due tesi andarono a dibattere tra di loro, quella a favore di un collegamento da Udine, attraverso la Valle del Fella e quella a favore di un collegamento lungo la Valle dell'Isonzo, entrambe per collegarsi a Tarvisio con la costruenda ferrovia Rudolfiana<sup>(2)</sup> da Lubiana a Villaco e con la linea trasversale Maribor-San Candido-Fortezza, già realizzata fino a Klagenfurt nel 1863 e completata, nel 1871, fino a Fortezza e quindi all'asse del Brennero.

La terza guerra d'indipendenza innovò la situazione: Venezia ed Udine erano entrate a far parte del Regno d'Italia e la nuova entità statale, raccogliendo le pressioni delle locali Camere di Commercio, era riuscita, in esecuzione all'articolo 13 del trattato di pace del 3 ottobre 1866, a inserire un protocollo di accordo commerciale con il quale le due parti si impegnavano a costruire collegamenti ferroviari sia attraverso la Valsugana che attraverso Pontebba.

Alla scopo di favorire i buoni rapporti tra i due Stati venne anche stabilito che la tratta tra Casarsa e Monfalcone avrebbe dovuto essere a semplice binario per non favorire i trasporti di truppe. La situazione rimase invariata fino allo scoppio della prima guerra mondiale. Rimasero così superati, almeno in parte, gli studi già preparati per il collegamento con la Valle dell'Isonzo, studi che,

(2) Era una caratteristica delle ferrovie imperiali dare alle linee più importanti o ritenute tali i nomi di personaggi della Casa imperiale: si andava così dalla Ferdinanda alla Gisella, alla Rudolfiana etc.; nel vicino Regno d'Italia, come in altri Stati europei, il nome veniva invece dato alle locomotive.

allora, avevano una costante: porre la nuova stazione di Gorizia all'incirca verso Straccis. Due diverse esigenze fecero sì che il problema non rimanesse in letargo in via definitiva: per raggiungere il nord attraverso la Pontebbana era necessario percorrere un tratto di territorio italiano e nonostante i dichiarati buoni rapporti che videro anche diversi regnanti passare in treno per Gorizia e Cormòns, questo fatto costituiva una pregiudiziale per la snellezza dei traffici. L'altra esigenza era data dalle tariffe che la Meridionale praticava per i trasporti; la società era privata e doveva produrre utili ma i costi erano tali da creare grosse difficoltà all'emporio triestino.

Il problema della linea dell'Isonzo venne ripreso, in accordo tra Gorizia e Trieste, anche sotto la spinta dell'imponente rete ferroviaria che il vicino Regno d'Italia faceva realizzare, sempre in regime di concessione, per servire la portualità ed i collegamenti interni, ma il tracciato ideale lungo il Vallone fino a Gorizia e lungo la Valle dell'Isonzo, con un traforo sotto il Predil, non ebbe fortuna. Era troppo vicino al confine e venne bocciato da Vienna.

La Dieta provinciale, nel frattempo, avvalendosi della sua parziale autonomia anche nel campo dei trasporti locali, aveva avviato, superando l'inerzia di Vienna, i progetti, poi andati a buon fine, per la linee della Valle del Vipacco e per la Monfalcone - Cervignano (Ferrovia Friulana), mentre quelli per un collegamento diretto con Cervignano rimasero sempre sulla carta.

Gli sforzi per linee di maggiore importanza proseguirono fino alla redazione di un vasto progetto che prevedeva un complesso di linee destinate a collegare la Boemia con Trieste e da esercitarsi direttamente dallo Stato. Il progetto, approvato con Legge del 6 dicembre 1901, comprendeva, tra l'altro, la ferrovia dei Tauri con il relativo traforo, quel-

la delle Caravanche, tra Klagenfurt e Jesenice (Assling) con l'altro traforo e la tratta da Jesenice a Trieste via Gorizia e traforo del Wochein/ Bohinj.

L'itinerario prevedeva che da Jesenice si risalisse lungo il Lago di Bled nella valle della Sava di Bohinj, con un traforo sotto le Giulie tra Bohinjska Bistrica e Podbrdo/Piedicolle per poi scendere verso Santa Lucia e Gorizia. Da Gorizia con un andamento altimetrico fortemente irrazionale<sup>(3)</sup> che solo le esigenze militari (il Vallone era troppo vicino al confine) e le basse tariffe statali potevano giustificare, si attraversava il Carso per toccare Villa Opicina e quindi, con un tracciato incompabilmente panoramico, scendere a Trieste, nella nuova stazione di S.Andrea, poi Trieste Campomarzio.

### La prima cesura

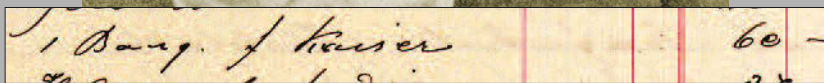
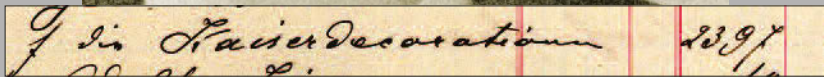
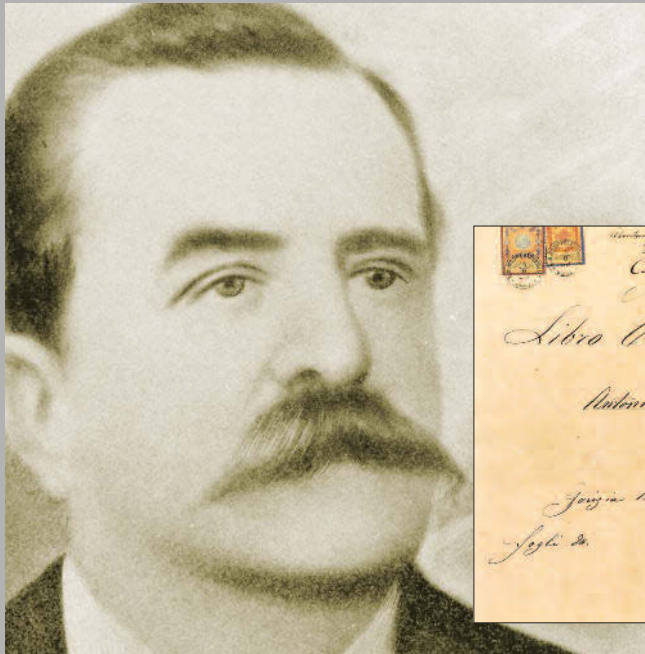
Dopo le progettazioni, molte delle quali definite nel 1903, e con particolari dibattiti per la definizione del luogo più idoneo a costruire la nuova stazione di Gorizia (si veda in proposito, ma non solo su questo aspetto, l'intervento su Bors San Roc del 2000), iniziarono i lavori e gli espropri.

Non vi furono problemi nella tratta dopo San Pietro di Gorizia, dove esisteva già la ferrovia privata per Aidussina, il cui tracciato venne utilizzato fino a Prevacina e modesti furono quelli della tratta prima di Gorizia che interessarono quasi solo zone di poco valore. Diversa la situazione a ridosso della città, particolarmente nella zona orientale di San Rocco; vi vennero infatti realizzati una serie di collegamenti tra le due stazioni di Gorizia, dando origine al cosiddetto Triangolo di San Pietro, poi tragicamente celebre per le migliaia di morti della prima guerra mondiale. Da osservazioni e richieste presentate sappiamo che le famiglie interessate ebbero non pochi problemi; di un caso particolare conosciamo, in dettaglio, le vicende grazie alla

(3) Tutti gli studi indicavano che volendo evitare anche un sia pur breve percorso lungo i binari della Meridionale, da Gorizia si sarebbe dovuto scendere al mare lungo il Vallone e raggiunta la costa puntare su Trieste con una nuova linea bassa evitando la sella di Aurisina. Venne invece privilegiato un itinerario che sfruttava (con congruo pedaggio) nella prima tratta la ferrovia privata (maggiore azionista la Dieta provinciale di Gorizia) per Aidussina e quindi con una lunga rampa, anche del 27%, raggiungeva San Daniele del Carso ad una quota di 300 m slm, ne attraversava l'altopiano per arrivare ai 310 m slm di Villa Opicina e quindi scendere nuovamente con rampe pronunciate a Trieste. La nuova Gorizia - Trieste misurava 56 km reali, ben maggiori quelli virtuali, contro i 50 km della Meridionale.

PRIMO PIANO

**Paolo Sluga**  
**Una ferrovia, un confine**



## Antonio Ferrant

nasce a Trieste il 12 giugno 1843; dopo i primi studi va a perfezionarsi alla Corte del Granduca di Liechtenstein per arrivare a Gorizia nel 1873 alle dipendenze del vivaista Emilio Seiller. Messosi in proprio, rilevandone l'azienda nel 1884, si afferma progressivamente raggiungendo ambiti traguardi e conseguendo diplomi e riconoscimenti a livello internazionale, divenendo anche fornitore di Corte del Re del Montenegro, il padre della Regina Elena. Nel corso della visita di Francesco Giuseppe a Gorizia nel 1900, ricevette l'incarico di preparare sia le decorazioni floreali sia il bouquet di fiori che le signore della nobiltà offrirono al regnante. Nel vecchio libro cassa dell'azienda ci sono ancora le note della spesa relativa.

Dettagli delle spese per le decorazioni floreali per l'Imperatore dal libro cassa di Antonio Ferrant (collezione della nipote Mariavittoria Zanella).

cortesia degli eredi ed alle ricerche in merito. Si trattava delle serre e dei terreni che il vivaista, triestino di nascita, ma goriziano di adozione, Antonio Ferrant possedeva in Prestau, alle falde del Rafut; erano vivai di fama internazionale, con numerosi dipendenti, dai quali partivano fiori e piante per quasi tutto il Mediterraneo, dalla Francia alla vicina Italia, dal Montenegro alle Americhe. Il tracciato andò ad attraversare proprio questi vivai con una semicurva che ne spezzava i diversi settori, intaccando anche l'approvvigionamento idrico delle colture. Il 30 dicembre 1905, poco prima dell'inaugurazione della linea la Ditta Ferrant vendeva i suoi terreni, trasferendo l'attività nella zona tra la ferrovia ed il cimitero della Grazzigna, ma

disponendone solo in locazione, non essendo possibile l'acquisto. Una precarietà che, nonostante i brillanti risultati, renderà quasi impossibile la ripresa dopo le distruzioni della guerra.

Superati i diversi problemi di espropri e di costruzione, incluse le piene dell'Isonzo e le frane in Val di Baccia, la Transalpina venne completata, e il 19 luglio 1906, presente l'Arciduca Francesco Ferdinando, destinato ad essere assassinato a Sarajevo, avvenne l'inaugurazione, preceduta da civili, ma vigorose polemiche politiche in merito alla lingua da usare nella toponomastica delle stazioni. Sia nella fase finale dei lavori sia successivamente, il Comune di Gorizia e la Dieta intrapresero ripetuti e costanti interventi perché

nella nuova stazione, che al di fuori dei toponimi ufficiali fu subito e per tutti la “Transalpina”, venissero realizzati l’officina e il deposito delle locomotive. Così avvenne con la decisione di concentrare le locomotive a Gorizia e anche tra le due guerre quell’officina e quel deposito rimasero di elevata qualità; per anni gli appassionati andando in giro per l’Italia si sentivano dire da tecnici e macchinisti che “si erano fatti le ossa” al Deposito di Gorizia Montesanto oppure che se le era fatte il padre. Di quel periodo rimane un suggestivo ricordo nella non lontana Chiesa di Maria Santissima Regina. Del resto è proprio grazie al nodo di Gorizia se in città ebbe a risiedere lo scrittore Vittorini, presso l’abitazione dei parenti Quasimodo; il suocero Gaetano era stato capostazione.

### **L’intervallo tra le due guerre**

Dopo la tragica bufera della prima guerra con tutte le devastazioni dei combattimenti, l’Italia raggiunse al prezzo terribile di circa 700.000 morti, non solo la sua unità ma anche le frontiere naturali. La Venezia Giulia e Zara entrarono a farne parte con il Trattato di Rapallo, mentre altre zone, Trentino e Alto Adige, erano state regolate da quello di San Germano, ma già immediatamente dopo l’armistizio del 4 novembre, per i territori inizialmente solo occupati, ma sicuramente destinati all’annessione, erano stati nominati Governatori, Pecori Giraldi per il Trentino Alto Adige e Petitti di Roreto per la Venezia Giulia, mentre per la Dalmazia settentrionale, di incerta destinazione, venne designato l’Ammiraglio Millo.

Vasti i problemi che in un quadro, non solo italiano, di gravi torbidi sociali, e localmente, di grandi distruzioni materiali e morali, si posero ai governanti e senza volerne approfondire gli aspetti accennerò solo, oltre alla ricostruzione, all’incorporazione di cittadini di lingua e tradizioni diverse ed al previ-

sto e auspicato riconoscimento delle collaudate autonomie locali.

La giovane e spesso inesperta burocrazia italiana cercò di avviare, su istruzioni governative, i problemi su una strada di comprensione liberale dei diritti, anche linguistici, foriera di buoni auspici. L’Italia era pur sempre lo Stato che da decenni aveva abrogato la pena di morte! La profonda crisi che anche emarginò Giolitti ed il cambio di orientamento politico dopo il 1922, prima bloccarono questo sviluppo e poi lo cancellarono, con tutte le conseguenze che questo comportò.

Rimanendo nel solo campo ferroviario, uno dei primi provvedimenti dei Governatori fu la decisione di assumere il controllo delle ferrovie, essenziale ai fini strategici, sia pur con diversi aspetti giuridici che solo i Trattati di Pace riuscirono, in parte, a chiarire: le linee statali passarono “de jure” allo Stato italiano, mentre lunghe trattative furono necessarie per la Meridionale che era privata. Una sorte diversa e non sempre lineare ebbero, anche a causa della sede sociale a Vienna, le diverse ferrovie locali, tra le quali la Parenzana, la Trento-Malè, la Ferrovia Friulana e la Gorizia-Aidussina. La nuova situazione internazionale pose problemi anche sulle linee del Goriziano: la linea di Piedicolle mostrò subito i suoi limiti e la sua inadeguatezza; il confine la tagliava proprio all’altezza del traforo e i difficili rapporti del dopoguerra con la neonata Jugoslavia impedirono, con la chiusura della galleria, la ripresa dei traffici su quel valico per un lungo periodo, tanto che venne anche avanzata l’ipotesi che il triangolo di Asslig/Jesenice non venisse ceduto alla Jugoslavia. La linea era inoltre ad un solo binario come la Pontebbana che rimase per un periodo il solo collegamento, oltre ovviamente al Brennero e alla Pusteria, con la Repubblica Austriaca e con la Cecoslovacchia.

Fu quindi ripresa l’idea di un collegamento

PRIMO PIANO

**Paolo Sluga**  
**Una ferrovia, un confine**

diretto con Tarvisio, ora italiana, progetto che, in base al Trattato di San Germano, l'Austria aveva dovuto consegnare impegnandosi ai lavori sul suo territorio; vennero fatti i rilievi sul territorio, specialmente nella zona di Tolmino, ma talune polemiche campanilistiche ritardarono i lavori, fino a quando l'accennato cambio di orientamento politico avvenuto nel 1922 pose termine a tutto. Segnale che lo stesso orientamento negativo (i ferrovieri non erano particolarmente graditi per le loro idee e per la loro organizzazione) andò a colpire anche altri studi e promettenti disegni quali la Direttissima Puglia-Roma, l'asse La Spezia-Brennero, la Salaria di Ferro e nella nostra zona la Fiume-Trieste e, particolarmente grave, la Carnia-Cadore-Pusteria (Brennero) i cui lavori erano già stati iniziati (decisione improvvida – denunciò coraggiosamente il Senatore Gortani).

Provvedimento logico e inevitabile fu invece quello di ridurre la tratta da Gorizia Montesanto a Trieste a linea secondaria e sussidiaria, inoltrando tutti i treni principali via Monfalcone. Cadute le diverse Società e tariffe, non c'era alcun senso a inoltrarvi il traffico internazionale. Venne invece, per ragioni strategiche potenziato al massimo il nodo di Gorizia.

### **La seconda guerra, il dopoguerra e la Transalpina, punto di riferimento**

Le tristissime vicende belliche e postbelliche sono note e dibattute, ma un paio di aspetti andrebbero messi in rilievo: sul piano giuridico internazionale l'assurda annessione di Lubiana e di altre zone significò l'unilaterale cancellazione, da parte dell'Italia, del confine di Rapallo. L'altro aspetto venne dato dal mancato efficace sfruttamento alleato, dell'armistizio dell'8 settembre e dalla successiva decisione di privilegiare altri fronti rispetto a quello italiano<sup>(4)</sup>; la conseguenza fu che il 25 aprile 1945, gli Alleati, validamente sup-

portati dai sei gruppi da combattimento italiani e da numerose unità ausiliarie dello stesso esercito, fossero appena sul Po. Negli stessi giorni, con intuizione strategica, l'Esercito Jugoslavo, scavalcando Zagabria e Lubiana, era a San Pietro del Carso, giungendo poi ad occupare Trieste e Gorizia, dove pure si erano già insediati i CLN italiani, poi travolti dagli eventi. Solo il 12 giugno, con l'istituzione della cosiddetta Linea Morgan, fu possibile porre fine ad una pluriennale serie di tragedie e instaurare a Gorizia, Trieste e Pola, un'amministrazione alleata con un primo simulacro di vita democratica, ma gli alleati rinunciarono, pur essendo previsto, a occupare le cittadine costiere dell'Istria. Ogni tenace sforzo di De Gasperi che premette affinché il limite fosse costituito, in Istria, dalla Via Flavia, con l'inclusione non solo delle cittadine costiere, ma anche di Portole e Montona, andò a cozzare contro i problemi, anche politici, delle truppe alleate.

Sottolineo, in questo contesto, il fatto che nel Goriziano, per la parte a Nord della città, la linea Morgan prese a base la Statale dell'Isonzo, mentre per la Valle del Vipacco e del Carso la base fu costituita dalla Ferrovia Transalpina che così, per la prima volta, venne a costituire un riferimento per una linea di demarcazione.

La Transalpina riprese un servizio più che ridotto, limitato a Nord fino a Canale e ad Est fino a Montespino/Dornberk, località da dove le distruzioni della guerra, particolarmente a Rifembergo, impedivano di proseguire.

In questo clima, pieno di macerie e di sofferenze, ebbero inizio le riunioni per i trattati di pace, incluso quello con l'Italia alla quale pur era stato riconosciuto lo status di cobelligerante e che tante vite e sforzi aveva profuso per riprendere il cammino della libertà. Anche alla luce dell'annullamento unilaterale di Rapallo, l'Italia confidava nella linea

(4) Pur non trascurando il caos susseguente all'armistizio, vale la pena rilevare che verso la fine di settembre, fermamente controllate la Sardegna e la Corsica, unità dell'Esercito italiano presidiavano ancora le isole dello Ionio e dell'Egeo, Spalato, parte della Tessaglia e del Montenegro, ma nessuno andò a recuperare quei reparti o a rinforzarli.

Wilson, per la quale aveva ricevuto garanzie dagli Stati Uniti e per la quale era stata presentata una vasta documentazione.

L'11 settembre 1945 vi fu la prima riunione in un clima non favorevole; basti ricordare che, successivamente, per consentire alla Delegazione italiana una sistemazione decente, la comunità italiana di Parigi promosse una colletta per adeguati mezzi di trasporto<sup>(5)</sup>. Si riuscì solo ad ottenere che una Commissione d'inchiesta visitasse i territori in discussione; la visita avvenne nel marzo del 1946 e al termine le parti stesero il loro rapporto il 29 aprile. Ne uscirono quattro diverse proposte, che, per quanto riguarda Gorizia, si possono così sintetizzare:

- Linea americana: prevedeva di lasciare tutto il Collio all'Italia, scendere a valle tra Salcano e Gorizia ed aggirare la città lungo il Panoviz e a oriente di San Pietro e Verbova, lasciando così tutto il nodo ferroviario di Gorizia all'Italia.

- Sostanzialmente identica la linea inglese.

- La linea sovietica passava ad occidente del Judrio e quindi lasciava alla Jugoslavia, oltre alle Valli del Natisone, l'intera provincia di Gorizia.

- La linea francese basata su complessi calcoli e punitiva nei riguardi dell'Italia, forse con la speranza di ottenere un compiacente supporto dell'Unione Sovietica alle vaste rivendicazioni sul confine franco-italiano, lasciava il Collio alla Jugoslavia, ma soprattutto prendeva come base per la frontiera in città, la ferrovia Transalpina. Il concetto ispiratore fu che la ferrovia servisse territori e interessi prevalentemente slavi per cui doveva andare alla Jugoslavia. Anche in Istria, che le linee inglese ed americana assegnavano nella parte occidentale all'Italia, la linea francese si limitava al Quieto.

La delegazione italiana, vista la decisione di privilegiare le "linea francese", risollevò il problema della ferrovia dell'Isonzo, tesi che

peraltro non venne accolta in conseguenza della mancata attuazione, tra le due guerre, della linea stessa, ma soprattutto propose la costruzione, a spese dell'Italia, di una circoscrizione orientale della Transalpina che da Salcano giungesse a Volcia Draga, ma tutto fu vano. Il famoso e dignitosissimo discorso di De Gasperi a Parigi, arrivato al termine di una lunga operazione di ricerca di alleanze - "...tutto è contro di me, tranne la vostra personale cortesia..." -, ebbe un forte impatto emotivo, ma nonostante l'appoggio degli Stati Uniti, del Brasile e di qualche altro Stato, oltre che del fattivo interessamento di numerose comunità ebraiche, memori dei salvataggi operati nella tragedia bellica dal nostro esercito, non fu possibile ottenere modifiche.

Il trattato di pace, firmato il 10 febbraio 1947, oggi "giorno della memoria" anche in ricordo dell'esodo verso l'Italia di popolazioni italiane, slovene e croate che ne seguì, stabiliva, tra l'altro, per Gorizia quanto segue:

- Paragrafo 6: da Monte Sabotino, la linea dirigendosi verso sud, traversa l'Isonzo all'altezza della città di Salcano, che lascia in territorio jugoslavo; costeggia allora immediatamente ad ovest la linea ferroviaria da Canale d'Isonzo a Montespino fino ad un punto situato a circa 750 metri a sud della strada da Gorizia ad Aisovizza<sup>(6)</sup>...

- Paragrafo 7: staccandosi allora dalla ferrovia piega in direzione sud-ovest, lasciando in territorio Jugoslavo la città di San Pietro e in territorio italiano l'Ospizio...

Sono note le grottesche scene del tracciamento della "linea francese" tra le case e le dipendenze delle stesse o tra i cimiteri, mentre nei riguardi della ferrovia furono vivaci le discussioni sul piazzale della Transalpina e sulla strada per Salcano, che a una lettura strettamente rigorosa avrebbero dovuto rimanere all'Italia per intero. Sul piazzale venne steso un reticolato con i cartelli

(5) Testimonianza dell'Ing. Otto Schwarz, rifugiato politico italiano in Francia dal 1927, componente della Delegazione giuliana e zio dello scrivente.

(6) Si tratta della strada oggi attraversata dal valico della Casarossa e che conduce a Valdirose.



## PRIMO PIANO

**Paolo Sluga****Una ferrovia, un confine**

“Confine provvisorio” mentre sul resto del percorso, oltre al reticolato vennero erette torri di controllo dalle quali i granciarci facevano un servizio estremamente duro. Sul raccordo tra le due stazioni vennero erette barriere di cemento o meglio, in termini ferroviari, due “scarpe” per bloccare la linea.

Calò per anni una vera cortina che tagliava famiglie, case, affetti, interrotta solo all’inizio degli anni ’50 da una impreveduta e stupefacente apertura dei valichi per un giorno. I goriziani la chiamarono la “giornata delle scope” perché i cittadini rimasti oltre frontiera ne colsero l’occasione per rifornirsi di tutto quello che da loro non si trovava. Giorni duri furono quelli dell’autunno del 1953 quando un improvviso salire di tensione vide schierati da entrambe le parti i migliori reparti militari, anche a seguito di un grande raduno svoltosi nei pressi di Sambasso.

La soluzione del problema di Trieste, con il Memorandum del 5 ottobre 1954, sia pure in termini molto più riduttivi di quelli che De Gasperi ancora tesseva agli inizi degli anni ’50 e il progressivo stemperarsi della tensione, portarono agli accordi di Udine del 1956 con la successiva riapertura della tratta ferroviaria tra le due stazioni di Gorizia. Il reticolato, anche a seguito di altri accordi, fu sostituito da una rete, quindi completato da un incipiente definitivo con talune modifiche e infine, trasformato il primo maggio di quest’anno. Già da un paio di anni, peraltro, i treni storici per Bled hanno ripreso a partire da Gorizia Centrale, e da quest’anno molti viaggiatori si divertono a partire da una stazione per poi scendere alla sera nell’altra e oltrepassare a piedi il confine, magari con foto ricordo di quel piazzale con relativo mosaico.

**Bibliografia**

AAVV., “Geschichte der Eisenbahnen osterreichisch-ungarischen Monarchie” Band 1898-1908, Vienna 1908.

AAVV., *Il Futuro dei Trasporti ferroviari per la Provincia di Belluno*; Atti; Ed. Magnifica Comunità del Cadore, Pieve di Cadore 1989.

AAVV., “Transalpina – Un binario per tre popoli” Ed. della Laguna, Monfalcone 1990.

AAVV., “1918, E la Contea di Gorizia e Gradisca si ritrovò Italiana – Gli ultimi anni degli Asburgo” Ed. della Laguna, Monfalcone, 1998.

Apollonio A., “Dagli Asburgo a Mussolini-Venezia Giulia 1918-1922” Ed. Libreria Editrice Goriziana, Gorizia 2001.

Bizzarro P., *Miscellanea inedita di manoscritti di archeologia, storia, ferrovie etc.* Archivio Storico Provinciale –Gorizia.

Briano I., “Storia delle Ferrovie in Italia” Voll. 3, Ed. Cavallotti, Milano 1977.

Corsini U., “Problemi di un territorio di confine”, Ed. Comune di Trento, 1994.

De Castro D., “La questione di Trieste”, Ed. Lint, Trieste 1981.

Debeni Soravito L., “Storia della floricoltura e del vivaismo a Gorizia 1850-1918” in *Nuova Iniziativa Isontina*, nn. 15 e 16.

Lacchè C., *Numerose opere documentate di storia e divulgazione ferroviaria.*

Lesca C., “Tre ingegneri per un traforo-La storia della ferrovia del Freius” Ed. Melli, Susa, 1998.

Muscolino ing. P., *Numerose opere documentate di storia e divulgazione ferroviaria.*

Rampati A., “Carlo Ghega il cavaliere delle Alpi” Ed. Italo Svevo, Trieste 2002.

Roselli G., “Trieste e la ferrovia meridionale” Ed. S.A.T. Trieste 1977.

Roselli G., “Il centenario della ferrovia Pontebbana, 1879-1979” Ed. D.I.F Udine, Udine 1979.

Rustja K., “Proga predorov (tiri in čas)”, Lubiana, 1990.

Sluga P., “Scorci di Ferrovie isontine” da “I Treni” editrice Trasporti su Rotaie, Salò.

Valussi G., “Il confine nordorientale d’Italia” Ed. Lint, Trieste 1972.

Numerose fonti archivistiche (tra cui per la cortesia del sig. Scomersi il Fondo Giunta Provinciale degli archivi di Gorizia), collezioni di “Borc San Roc”, “I treni” e “Quaderni giuliani di storia”, e stampa periodica.



Rappresentazione del tracciato progettato e non realizzato per la linea ferroviaria Gorizia - Villaco. Documento del 1865 (Archivio storico provinciale di Gorizia)