



Paolo Sluga

Due ferrovie, un centenario

La rete statale e la Transalpina sono il frutto di una significativa evoluzione della gestione dei trasporti su rotaia

Negli ultimi mesi ben due centenari ferroviari si sono succeduti nella nostra zona o meglio in quelle terre che hanno fatto parte o fanno tuttora parte della provincia di Gorizia, il cui territorio fu parzialmente erede della Contea di Gradisca e Gorizia. Non sono stati i soli anniversari in Italia; alcuni, anzi, sono stati celebrati con particolare enfasi, come quello della Ferrovia della Val Venosta, al quale la Provincia di Bolzano, giustamente fiera del ripristino della linea dopo ampi lavori di ammodernamento, ha attribuito particolare risalto. Senza dimenticarli, ci soffermeremo sui due centenari che hanno interessato più da vicino il nostro territorio: le Ferrovie dello Stato italiane e la Transalpina, anch'essa statale, anche se allora asburgica; frutto, entrambe, di un'evoluzione della gestione ferroviaria che, allora, diede risultati importanti e significativi. I due centenari sono stati collegati tra loro dalle vicende storico-economiche che determinarono la sorte e la gestione delle due linee ferroviarie principali facenti capo alla città di Gorizia.

Dalla Meridionale alle Ferrovie dello Stato, attraverso la SFAI e la Rete Adriatica

La Contea di Gorizia, all'inizio del XX secolo faceva parte dell'Impero asburgico, ma ben due località erano collegate con la rete del Regno d'Italia. La prima era Cervignano, dove si incontravano la I.R.Società per la Ferrovia Friulana che gestiva, dopo averla costruita, la linea proveniente da Monfalcone e la Società Veneta che gestiva la tratta proveniente da Portogruaro; la seconda stazione, di gran lunga, allora, più importante, era Cormons dove si incontravano la Società Adriatica, erede della SFAI, Società per le Ferrovie dell'Alta Italia, che gestiva la linea da Udine-Venezia e la Meridionale, KK Priv. Südbahn che gestiva la linea da Nabresina/Aurisina (Trieste) e Vienna. Una particolarità era costituita dal fatto che entrambe le società erano private ed avevano lo stesso azionista di rilievo, la famiglia Rothschild, conseguenza, questa divisione, di una serie di avvenimenti storici

RICERCHE STORICHE

Paolo Sluga
Due ferrovie, un centenario

culminati dopo la III guerra d'indipendenza nel passaggio del Veneto e del Friuli al neonato Regno d'Italia^[1].

Le vicende che portarono alla nazionalizzazione della rete ferroviaria italiana e di conseguenza alla presenza delle Ferrovie dello Stato in Cormòns, stazione di confine, non furono facili, veloci e neppure esenti da critiche. La rete italiana, al momento della proclamazione in Torino dell'Unità Nazionale, rappresentata dal neonato Regno d'Italia presentava aspetti ben diversi: era eccellente quella ligure-piemontese, voluta con grande lungimiranza economica e strategica da Cavour, con un autentico fitto reticolo che univa i principali centri; buone ed in fase di espansione erano quella toscana e quella lombarda, ma era invece estremamente modesta quella dell'ex Stato pontificio e praticamente nulla quella borbonica, dove pure aveva preso l'avvio la prima ferrovia italiana, la Napoli Portici.

Nelle zone del Veneto e nella Venezia Giulia imperiali c'erano le due grandi direttrici: la Ferdinandea da Desenzano a Venezia, con la diramazione verso il Brennero ed il proseguimento su Aurisina/Nabresina, e la Trieste-Aurisina-Vienna.

Imponente fu lo sforzo del Regno d'Italia per ampliare la rete con una serie di collega-

menti anche strategici, tra i quali vale la pena ricordare l'intera Bologna-Ancona-Bari-Brindisi, realizzata in un paio di anni anche con la costruzione di palizzate provvisorie sulle spiagge per velocizzarne l'iter.

Le spese per le guerre d'indipendenza, quelle pesanti anche sul piano umano, come evidenziò il grande patriota Massimo D'Azeglio, per la repressione del cosiddetto brigantaggio (che non sempre era tale), e la necessità di fornire all'ex regno borbonico un minimo di infrastrutture di comunica-



La stazione di Cormòns come appariva tra maggio e giugno nel 1915. In piedi, personale italiano sanitario in servizio.

[1] *La Meridionale meriterebbe da sola un intero libro, ma per le nostre vicende basterà rammentare, a completamento di quanto già evidenziato in recenti numeri di Borc San Roc (nn. 12, 15 e 16) che la società aveva acquisito dallo Stato Asburgico la rete ferroviaria principale che collegava Vienna con il Sud ovest dell'Impero, dopo vicende che avevano visto prima la gloria e poi l'estromissione di Carlo Ghega ed in precedenza di Luigi Negrelli. Nella nostra zona, dopo aver assunto l'esercizio della Trieste-Vienna, la Meridionale aveva completato la Mestre-Udine-Gorizia, dove era giunta nell'ottobre 1860 per proseguire su Aurisina. Dopo il 1866, dalla Società venne separata la rete italiana per consentire che la stessa venisse gestita da una società di diritto italiano, fermo restando il controllo azionario di maggioranza da parte della Meridionale.*

zione portarono inevitabilmente a problemi finanziari destinati a ripercuotersi sulle reti ferroviarie. Le diverse concessioni ferroviarie istituite con la legge 2279 del 1865, primo tentativo di portare ordine ed organizzazione coordinata sortirono effetti di modesto rilievo che si cercò di risolvere con

una serie di interventi, culminati, dopo accese discussioni parlamentari, nella legge 26 aprile 1885 che ripartiva la rete nazionale in tre grandi concessioni private: la Mediterranea, l'Adriatica e la Sicula, oltre ad alcune linee minori.

L'Adriatica giungeva così a Cormons, che dal 1866 era divenuta punto di confine tra il Regno d'Italia e l'Impero Austro-Ungarico e fu proprio la società che gestiva le linee che arrivavano a Cormons e, sulla linea del Brennero ad Ala, a creare i maggiori problemi.

schild, con il cui ramo francese lo Stato italiano intesseva vaste relazioni finanziarie erano un osso piuttosto duro e per ovviare alla spesa prevista si preferì operare un cambio azionario che lasciò il controllo di rilievo della nuova Società alla Meridionale e che fu, per il suo carattere particolarmente oneroso, severamente censurato e criticato in Parlamento.

Il punto d'incontro tra le due reti rimase ovviamente in Cormons, favorendo così lo scambio di tecnologie ma anche di "sovver-

sive" idee sindacali e patriottiche tra il personale. Nel frattempo, al di fuori della Contea di Gorizia, ma con ampi e prevedibili riflessi sui futuri collegamenti ferroviari della stessa, era stata costruita la Pontebbana. Nel trattato di pace del 1866, oltre a decisioni strategico-militari, quali lo stabilire che la tratta Casarsa-Monfalcone fosse ad un solo binario per evitare mobilitazioni ostili, venne prevista la costruzione di una ferrovia che avrebbe collegato Udine alla costruenda linea Rudol-

fiana (Lubiana-Villaco) a Tarvisio. Recepito in toto il progetto dell'ingegnere Cavedalis, la SFAI (Società per la Ferrovia Alta Italia) realizzava tra il 1873 ed il 1878 la mitica Pontebbana, destinata a lasciare il segno, con il suo secolare, vecchio e pittoresco, ma estremamente valido tracciato, nelle popo-



Inizio '900 alla stazione di Cormons. Sullo sfondo a destra è visibile il deposito locomotive.

Preso atto del nuovo confine la famiglia Rotschild provvide a incorporare dalla ancor giovane Meridionale, la gestione delle linee italiane, creando una società di diritto italiano divenuta dopo diverse trasformazioni la SFAI. La fusione della SFAI, dopo il 1885, nella Società Adriatica non fu facile; i Rot-

RICERCHE STORICHE

Paolo Sluga
Due ferrovie, un centenario

lazioni friulane. Da parte austriaca si realizzò, con criteri peraltro più restrittivi per tortuosità e pendenza il tratto da Pontebba Confine/Pontafel fino a Tarvisio.

Questa situazione portò ad un nuovo orientamento degli studi in materia ferroviaria, studi che culminarono nella costruzione dell'altra ferrovia di cui si celebra il centenario: la Jesenice/Assling-Gorizia-Trieste, meglio nota come Transalpina. La incontreremo più avanti.

Nel frattempo, nel Regno d'Italia, il dibattito parlamentare continuò a svilupparsi, in quanto la situazione ferroviaria, pur sensibilmente migliorata, non era ancora ottimale, neppure sotto l'aspetto della sicurezza, ma fu necessario attendere l'arrivo sulla scena politica dello statista Giolitti, l'uomo del suffragio universale maschile, per vedere avviato a soluzione il problema. Con la legge 22 aprile 1905, attuata con il Regio Decreto 259 del primo luglio successivo, venne decisa la nazionalizzazione della rete ferroviaria principale, collegata mediante riscatto oneroso delle concessioni. Rimanevano, al momento, estranee al provvedimento la Veneta, le Nord Milano, le Laziali e qualche altra rete minore. Ancora una volta la Stazione di Cormòns cambiava uno dei due titolari e la Contea di Gorizia, in quel periodo, poteva vantare il singolare record di veder operare sul suo territorio ben sette società ferroviarie: la Meridionale, le Ferrovie dello Stato italiane, le Ferrovie dello Stato imperiali (che stavano avviando a completamento la Transalpina), la Veneta, la Società per la Ferrovia Friulana, la Società per la Ferrovia del Vipacco e l'Adriatica in fase di assorbimento dallo Stato.

Il salto di qualità delle neonate Ferrovie dello Stato fu evidente da subito; sotto l'attenta guida di Riccardo Bianchi[2], venne avvia-

[2] Riccardo Bianchi, nato a Casale Monferrato il 20 agosto 1854, morto a Roma il 4 novembre 1936, laureato in ingegneria, si distinse anche per la progettazione di impianti di sicurezza all'avanguardia sulle linee già prima della nomina a Direttore Generale della nuova azienda. Nominato per i suoi meriti Senatore del Regno, non esitò a dimettersi per contrasti con il Primo Ministro per un problema di appalti ritenuti troppo onerosi.

[3] Antonio Marco Marcegaglia nasce a Pinguente il 25 luglio 1852 da Francesco originario di Marcegaglia di Castua e da Marianna de Agapito, discendente da un'antica famiglia cretese ivi stabilitasi dopo la caduta di Creta in mano turca e beneficata dalla Serenissima per la sua indiscussa fedeltà a San Marco (Borc San Roc n.17). Assieme ai fratelli va a precetto dallo zio don Giacomo Marcegaglia, poliglotta, conservatore e apostolo della cultura popolare. Assunto alla Meridionale, presta servizio a Trieste e Monfalcone per trasferirsi poi a Cormòns dove rimane inserendosi nella vita cittadina; contribuisce a fondare la Cassa rurale e diventa deputato comunale. Muore nella cittadina collinare alla fine del 1919.



Personale sanitario e cavalieri dell'Ordine di Malta in stazione a Cormòns. Al centro, il professor Santarelli.

to un programma di sviluppo ed ammodernamento senza precedenti: furono unificate le diverse Direzioni generali, i sistemi di sicurezza e si procedette anche alla progressiva omogeneizzazione dei mezzi di trazione; venne istituito, in Firenze, il Servizio mezzi e trazione dal quale uscirono i progetti di locomotive all'avanguardia, quali la 740, vero e proprio mulo da traino, rimasto in servizio fino quasi ai giorni nostri e che tuttora esplica un prezioso servizio ai treni storici; successivamente fu la volta delle 680 e delle 690, oltre alle prime locomotive elettriche. Non si dimenticarono le esigenze del personale con numerose provvidenze, tra le qua-

sistemare note



La stessa porta, ritratta nella foto a fianco, come appare settant'anni dopo con le scritte di allora rivelate dall'eliminazione della tettoia.

li i treni per il mare ed un primo nucleo di assistenza mutualistica. La differenza si vide a tal punto che, secondo tradizioni familiari trasmesse dal bisnonno Antonio Marceglia, venuto dalla natia Pinguente d'Istria a prestare servizio, come dipendente della Meridionale, a Cormòns^[3], i pur ben trattati ferrovieri della stessa iniziarono a guardare con ammirazione ed invidia, mezzi e trattamento del personale delle Ferrovie dello Stato. Nel comune di Cormòns, le FFSS costruirono per il proprio personale una casetta rimasta identificabile per decenni per il suo recinto caratteristico ed anche un deposito locomotive^[4]. Secondo memorie fa-

miliari, che peraltro non hanno trovato prova documentale, in talune circostanze quali visite ufficiali di rilievo, i mezzi della FFSS raggiungevano Gorizia e quelli della Meridionale raggiungevano Udine.

Su questa situazione piombò, come un fulmine, la prima guerra mondiale che vide Cormòns capolinea di un vasto traffico militare; in questo periodo vi prestò servizio, presso il centro di assistenza istituito dal Sovrano Ordine di Malta, il noto latinista romano Raffaello Santarelli che alla cittadina friulana rimase sempre legato, ritornandovi numerose volte fino agli anni '50 e facendo pervenire agli amici ed ai maggiori anche saggi della sua attività^[5].

Il mito della Linea di Costanza

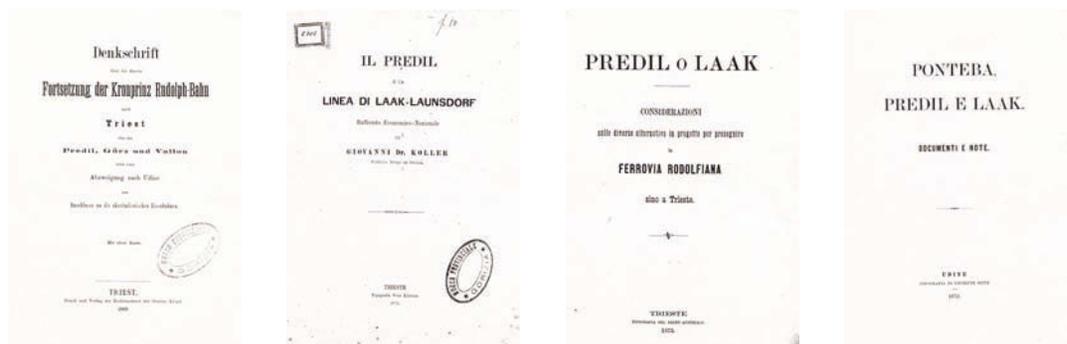
Un mito più di ogni altro lega, oltre al comune centenario, la linea o meglio le due linee facenti capo a Cormòns con l'evoluzione che avrebbe portato alla costruzione della Transalpina ed è un mito che si chiamò "Linea di Costanza", così definita dal capolinea ideale di una grande direttrice destinata a collegare Est ed Ovest a nord delle Alpi, un'antesignana dei moderni corridoi europei.

La costruzione della Meridionale aveva placato numerose lamentele di Trieste per i ritardi con i quali era stata completata rispetto alle linee congiungenti Vienna con i porti anseatici, ma le sue tariffe, senza dubbio esose in quanto destinate a remunerare gli azionisti, avevano sollevato nuovi dibattiti, discussioni e progetti per ovviare a questa situazione. Lo scopo di tanto fervore aveva, coinvolgendo anche Gorizia, un solo comune denominatore: trovare il migliore collegamento e la migliore società di esercizio per collegarsi con le linee facenti capo a Costanza, ritenuta allora il centro nevralgico per ac-

[4] Questa volta non fu possibile un concambio azionario e, per rimborsare l'anticipata revoca della concessione, lo Stato si impegnò a pagare un importo annuo in franchi svizzeri oro alla Meridionale. Lo scoppio della prima guerra mondiale portò ad una svolta radicale: trattandosi di società giuridicamente situata in uno Stato nemico, l'amministrazione italiana sospese il pagamento del rateo annuo. La conclusione della guerra portò nuovi sviluppi, tra i quali il tentativo di creare la Società "Danubio-Sava-Adriatico" compartecipata da Italia, Austria, Ungheria e Regno di Jugoslavia, per gestire le linee afferenti ai porti di Trieste e Fiume. Il tentativo non andò a buon fine, le linee furono riscattate e gli Stati si accollarono il prezzo di questa anticipata revoca con notevoli pagamenti in franchi svizzeri oro: la Meridionale, ultimate queste procedure e liquidate le pendenze, cessò l'attività a Vienna alla fine del 1968.

[5] Tra questi, si ricorda l'intervento in latino per l'anniversario della nascita di Roma, il 21 aprile del 1927, letto all'Anfiteatro Flavio (Colosseo) e le cui parti iniziali e conclusive erano: "Haud sane scio, Quirites, quo opportuniore loco diem Urbis natae latine celebrari liceat, quam hic, ubi Christi nomine omnes Romanae Civitatis sentiunt se esse participes et unde Romanum Nomen, Martyrum virtute, iterum itemque latius gentibus prolatum est.... Per Labarum milites ad victoriam deducti sunt: ad preclara Christianae vitae facinora patriaeque laudem per Crucem deducamur cuncti."

RICERCHE STORICHE

Paolo Sluga
Due ferrovie, un centenario


Nelle due pagine, una serie dei numerosi studi pubblicati in relazione alla nuova ferrovia verso il Nord.

cedere ai pingui traffici settentrionali. Le discussioni inizialmente vertevano soprattutto su due direttrici, quella di Pontebba e quella del Predil o dell'Isonzo, ma il confine a Cormons e la costruzione della Pontebbana, ottima ma inutile proprio per la presenza di ben due valichi confinari a servire gli interessi di Trieste, indirizzarono gli sforzi verso altre direzioni. Questa situazione modificò radicalmente gli orientamenti generali. Già nel 1872 erano stati predisposti nuovi progetti per importanti collegamenti da Trieste verso Nord (si veda lo studio allegato riprodotto per la cortesia degli Archivi provinciali di Gorizia).

Vennero individuate soprattutto, tra una miriade di iniziative, due possibilità principali: una linea che, lungo il Vallone, risalisse la valle dell'Isonzo, ricalcando quello che avrebbe potuto essere il tracciato della prima linea per Trieste, ed un'altra che da Trieste puntasse verso la Carniola e successivamente verso Stiria e Carinzia. Quest'ultimo progetto, che dal nome della località toccata venne detto del Laak (oggi Škofia Loka),

non incontrò grandi favori e gli fu preferito un collegamento con la parte occidentale dell'Impero e quindi con la Baviera.

Successive chiare direttive di natura politica e strategica vincolarono ogni ipotesi ad un tracciato che escludesse la possibilità di percorrere il Vallone, attraversare Gorizia con un'ipotetica stazione nella zona oggi occupata dall'ospedale e seguire la Valle dell'Isonzo fino a Tarvisio. Il percorso previsto era troppo vicino al confine e la prima guerra si incaricò di confermare la validità di questa decisione negativa e gravida di conseguenze future. Annessa la Venezia Giulia all'Italia dopo il Trattato di Rapallo, sarà proprio questo itinerario a decidere, prima il declassamento della linea o successivamente, come già visto in precedenti numeri di Borc San Roc, a determinare il confine nei sobborghi orientali di Gorizia.

La Transalpina

Oggi la tratta che da Jesenice porta a Nova Gorica (già Gorizia Montesanto) e successivamente a Trieste Campo Marzio, con una diramazione da Duttogliano/Dutovlje a Se-



I documenti sono conservati all'Archivio Storico Provinciale di Gorizia.

sana, viene generalmente definita e conosciuta con il nome di Transalpina ma inizialmente questo nome designò in realtà un progetto integralmente realizzato di ben maggiore rilievo. La legge imperiale del 6 giugno 1901 autorizzava la costruzione, con esercizio diretto da parte dello Stato, di una linea suddivisa in più tratte: la (Salisburgo) Schwarzach-Spittal (ove si collegava alla linea della Pusteria proveniente da Fortezza/Franzenfeste-Lienz per proseguire su Villaco), la Klagenfurt-Jesenice e la nostra tratta, il tutto collegato con la linea del Pynche, via Ceske Budejovice/Budweis, portava a Praga. Tre i trafori importanti: quello dei Tauri a Mallinz, quello delle Caravanche tra Rosenbach e Jesenice e quello del Wochein o Bohinj, divenuto poi più noto come traforo di Piedicolle.

Cessate le discussioni, dopo la citata legge del 1901, ebbero inizio i lavori per la nuova linea^[6]. Incredibili gli ostacoli che si presentarono ai costruttori, tanto che ad un certo punto, per le difficoltà dell'alta Val di Baccia, si pensò di abbandonare il tutto. Fu la

tenacia dell'impresario friulano Ceconi a vincere e concludere l'opera i cui dati tecnici sono veramente di rilievo. Tra le opere spiccano, oltre alla galleria di valico, il viadotto della Baccia a Santa Lucia, parte su muratura e parte su travate di acciaio, ed il mitico ponte di Salcano con l'arco in pietra più grande del mondo^[7]. Particolarmente attiva fu l'opera del Comune di Gorizia e della Dieta provinciale perché il deposito officina delle locomotive venisse ubicato in città e così fu anche per ragioni di estrema logica: da Gorizia partivano le due rampe, quella carsica a quella alpina con la necessaria doppia o tripla trazione. L'abilità delle maestranze fu tale che, anche dopo il declassamento della linea, le Ferrovie italiane vollero mantenere la struttura al massimo livello, formando personale di tutta Italia.

Il deposito non fu l'unico interesse di Dieta e Comune che, negli anni delle lunghe e defatiganti discussioni, posero mano con l'aiuto di azionisti privati a due opere di rilievo locale: la Monfalcone-Cervignano nel 1894 e la Gorizia-Aidussina nel 1902; validissimo

[6] Il tracciato realizzato risale da Jesenice sulla ferrovia Rudolfiana, (località destinata collegarsi alla Carinzia tramite la galleria delle Caravanche), lungo la Valle della Sava fino a Bohjni/Wochein e da questa località con un lungo traforo a Podbrdo/Piedicolle, scende fino a Santa Lucia di Tolmino, prosegue su Gorizia e da questa località, anziché procedere come logico, lungo il Vallone, infila la Valle del Vipacco, utilizzando fino a Prevacina il percorso della ferrovia di Aidussina (con pagamento di un ricco pedaggio), sale quindi con una rampa arditissima fino a San Daniele. Da questa località attraversa l'altopiano carsico e dopo aver raggiunto la massima altitudine a Monrupino arriva ad Opicina e scende su Trieste con una rampa che costituisce uno tra i più bei tracciati panoramici in ferrovia.

[7] Il ponte avrebbe dovuto essere più corto, ma un cedimento delle sponde convinse il progettista, l'ingegnere Orley, ad una modifica; accortosi che con poco avrebbe battuto il record mondiale per l'arco in pietra, impostò l'arco centrale con una campata di ben 85 metri. Il ponte saltò in aria la notte dell'8 agosto 1916 e venne ricostruito dopo Caporetto con travate metalliche. Nel dopoguerra, fortunatamente, nelle ferrovie dello stato prevalse l'idea di ricostruirlo in pietra sia pur con alcune modifiche. La pietra usata fu quella di Chiampo e, sotto la direzione dell'ingegnere Ceradini, l'impresa Ragazzi consegnò il nuovo ponte l'8 agosto del 1926.

RICERCHE STORICHE

Paolo Sluga
Due ferrovie, un centenario

in questo campo fu il supporto di due grandi friulani, Dreossi ed Antonelli, il cui studio di progettazione assunse rilievo internazionale.

Il successo della nuova ferrovia, inaugurata solennemente il 19 luglio 1906, anche per le tariffe concorrenziali praticate, fu di rilievo, nonostante le notevoli asperità ed il tracciato irrazionale, ma fu un successo di breve durata, perché, solo otto anni dopo, il tremendo flagello della guerra mondiale si abbatteva su gran parte dell'Europa.

La guerra, pur nella sua immane tragicità, mise in luce, sul piano strategico, la lungimiranza di chi aveva voluto quel tracciato: le vicende belliche fecero arretrare i capolinea a Piedimelze da un lato ed a Prevacina dall'altro, venne anche costruito un raccordo tra Rifemberg e Batuje sulla linea di Aidussina per rifornire questo centro evitando i bombardamenti.

La ricostruzione ed il diverso sviluppo delle due linee

Terminato il conflitto, l'esercizio riprese a fatica tra innumerevoli difficoltà anche politiche. Per quanto riguarda la Transalpina era interesse sia austriaco sia italiano che la continuità politica della linea non venisse interrotta, ed ogni sforzo fu fatto in sede di trattativa a Versailles perché il "triangolo di Assling (Jesenice)" rimanesse austriaco, ma invano. Si riuscì ad ottenere che una parte della Carinzia, ma non la bassa Stiria, esprimesse con un plebiscito, garantito anche dalla presenza di truppe e Carabinieri italiani, fin dal 1919 schierati a protezione della linea tra Villaco e Klagenfurt, la sua volontà che fu quella di rimanere austriaca. Il trattato di Rapallo pose fine ai problemi territoriali, ma le tensioni rimasero anche per le diverse evoluzioni politiche; mentre, sia pur

precaramente, il valico di Postumia era rimasto aperto, si dovette attendere praticamente il 1922 per riaprire prima Piedicolle e poi Fusine. Fondamentale apparve il nuovo ruolo della direttrice Trieste-Udine-Pontebba-Tarvisio, destinata a divenire di gran lunga prevalente sulle altre linee di valico.

La Transalpina non ritrovò più i suoi splendori, ma mentre la tratta da Gorizia a Piedicolle rivide un sia pur limitato traffico internazionale ed uno militare più accentuato per ragioni strategiche, quella da Gorizia e Villa Opicina venne declassata, per l'irrazionalità del tracciato altimetrico che la sfavoriva rispetto all'itinerario via Monfalcone, al rango di linea locale. La tratta da Trieste a Villa Opicina conservò la sua importanza al servizio del porto, venendo anche negli anni '30 elettrificata, analogamente alle altre direttrici importanti della regione.

Pur senza trascurare la variazioni e gli ampliamenti dei quali ebbe a beneficiare, per sole ragioni strategiche, il nodo di Gorizia^[8], la sorte della ferrovia apparve ineluttabile e rimasero nel mondo dei sogni anche i progetti di un prolungamento da San Daniele del Carso verso Prevallo/Razdrto e Postumia, che avrebbe potuto modificarne le sorti.

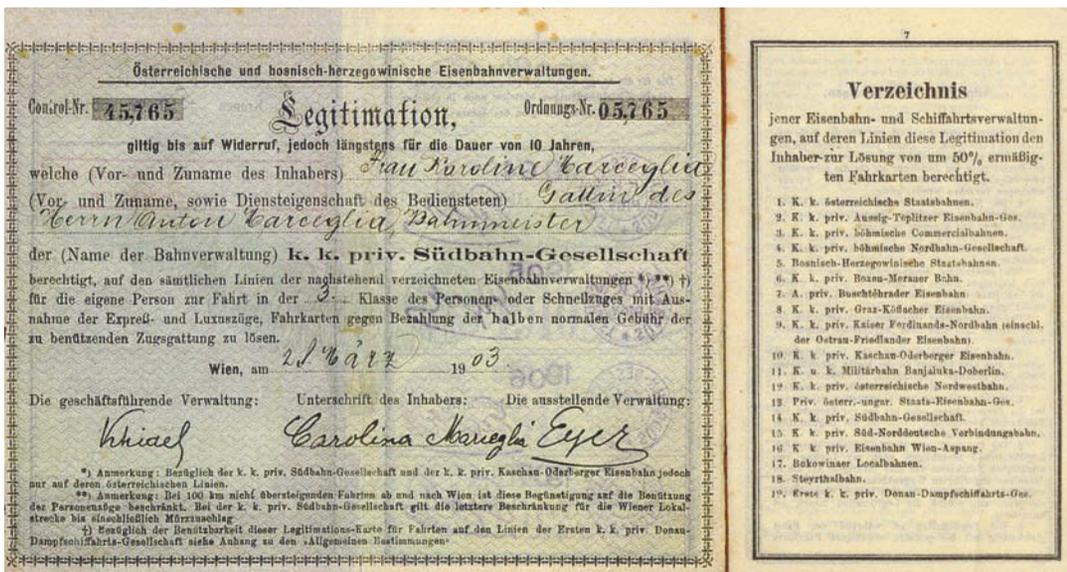
Un risveglio sembrò profilarsi nel secondo immediato dopoguerra, quando, anche per ragioni legate alle ipotesi di nuovo confine, l'Italia cercò di rilanciare con decisione la linea dell'Isonzo per arrivare a Tarvisio, ma senza che la proposta venisse accettata dagli Alleati. Analoga sorte ebbe ad incontrare l'estrema proposta di aggirare più ad oriente la periferia di Gorizia, e la ferrovia segnò, senza aspirazioni di glorie future, il confine di Gorizia

Interrotta bruscamente, anche sul piano materiale, la tratta che univa le diverse sta-

[8] Alla fine degli anni '20 il nodo di Gorizia fu interessato da una mole imponente di lavori. Venne costruito un nuovo binario in affiancamento al vecchio tra la due stazioni di Gorizia con un nuovo traforo alla Castagnavizza, mentre da Gorizia San Marco (Vertoiba) fu costruito un nuovo tratto fino a Valvolciana, con la singolarità di avere una tratta a tre binari per non più di una decina di coppie di treni al giorno. Venne anche prevista una linea che da Portogruaro si dirigesse con un ramo su Udine e con l'altro, via Palmanova su Gorizia e Valle del Vipacco. Questa tratta, costruita fino quasi a Udine e sull'altro tratto fino al Torre, fu abbandonata negli anni '60 anche nel tratto udinese. Oggi costituirebbe il Corridoio 5 già pronto per congiungere Udine, la Pontebbana ed il valico di Gorizia alla pianura padana.

zioni cittadine, la linea rimasta in territorio jugoslavo fu collegata direttamente alla rete nazionale jugoslava con la costruzione di un collegamento tra Duttogliano (Creplje) e Sesana per evitare Opicina. All'inizio degli anni '60 vi fu un tentativo di inoltrarvi per un periodo il "Dalmazia Express" diretto dai porti del Mare del Nord a Fiume, ma il tentativo rimasto senza seguito non riuscì a togliere quella patina di carattere locale che

traffico via Piedicolle; il secondo per l'interruzione della Pontebbana a seguito del terremoto del 1976 e nel 1998 quando il rifacimento delle gallerie a sagome intermodale, tra Monfalcone e Trieste, fece deviare via Gorizia-San Daniele del Carso perfino il prestigioso "Simplon Express". Oggi si parla di chiusura o ridimensionamento, nonostante i buoni risultati del traghetto ferroviario attraverso la galleria di



Carta di circolazione agevolata per Carolina Cumini, moglie di Antonio Marceglio. Nella parte destra del documento è riportato l'elenco delle linee convenzionate.

la linea aveva assunto e che gli sviluppi successivi, che oggi la vedono stretta tra la nuova Pontebbana e la potenziata Jesenice-Lubiana, confermano anche i nostri giorni. Vi furono, dopo il Dalmazia Express altri momenti di gloria in questa fase di "linea succursale": il primo nel 1968, quando il cedimento del ponte di Dogna costrinse le ferrovie italiane a deviare buona parte del

Piedicolle e sono attivi alcuni comitati per la salvaguardia della linea, ma finalmente nuovi spazi e nuove speranze si sono aperti con il turismo ferroviario, che ha visto i treni a vapore per Bled attestarsi a Gorizia Centrale con un successo al di sopra di ogni aspettativa. Diversa la sorte, ben più favorevole, dell'ex Meridionale, la cui gestione dopo le turbo-

PRIMO PIANO

Paolo Sluga
Due ferrovie, un centenario

lenze iniziali venne assunta in toto dalle Ferrovie dello Stato, pure per il tratto che da Cormòns andava fino a Trieste: agli inizi del XX secolo, anche per ovviare alla concorrenza della Transalpina e per favorire i nuovi traffici che la Monfalcone - Cervignano Confine di Stato avevano portato nei collegamenti diretti con Venezia, era stata aperta la breve galleria di Aurisina che evitava le manovre di regresso nella precedente stazione di congiunzione. Nel quadro dei potenziamenti decisi per il porto di Trieste, si provvide prima a completare il raddoppio del binario tra Gorizia ed Udine, con moderni impianti nelle stazioni di Sagrado e Rubbia San Michele oltre a Redipuglia, la cui stazione fu interamente rinnovata. A metà degli anni '30 il salto di qualità con l'elettrificazione mediante il nuovo moderno sistema a 3kv, modernizzazione che segnò la cancellazione di ogni possibile gara tra le due tratte Trieste-Gorizia.

Il secondo dopoguerra, oltre alla ricostruzione degli impianti ed alle diatribe per eventuali correzioni dell'ansa di Gorizia, con la completa costruzione delle opere civili tra Redipuglia e Cormòns (ma senza l'armamento), ha visto il completamento, in anni recenti, del doppio binario sull'intera linea, l'istituzione dei treni passanti che collegano più volte al giorno Trieste con Venezia via Gorizia-Udine e l'instradamento sulla linea di una coppia di treni internazionali da Venezia a Salisburgo-Vienna. Forte e vivace il traffico merci, al quale non sembra dare fastidio lo scalo di Cervignano con l'inoltro su quella linea di alcuni convogli, mentre è attestato su un paio di coppie merci il servizio sulla tratta da Gorizia a Nova Gorica (già Gorizia Montesanto e prima ancora Gorizia KK St.Bahn).

Nonostante le recenti trasformazioni del-

l'azienda ferroviaria (oggi le infrastrutture fanno capo a RFI e l'esercizio a TreniItalia) con conseguenti nuovi orientamenti anche economici - a tutti gli utenti sono note le conseguenze ed i disservizi portati da talune vaste economie in materia di manutenzione ed acquisizione di nuovi rotabili -, sembra che la linea gestita dalle FFSS non abbia problemi di futuro e ci auguriamo che sia così, anche se una maggiore attenzione per il valico di Gorizia potrebbe portare nuova linfa alla linea italiana e prezioso ossigeno a quella slovena.

Due cenni di circostanza: come si addice a distinte signore che vogliono nascondere l'età, le Ferrovie dello Stato italiano, paghe di un francobollo e di un solenne e prestigioso concerto, non hanno ritenuto di celebrare in altro modo l'anniversario; diverso, pur in una veste forse troppo ufficiale e solenne, l'anniversario della Transalpina alla quale però hanno recato lustro e pubblico, da parte italiana, una serie di manifestazioni a larga diffusione, iniziate a Gorizia con "La Storia in Testa" nel maggio 2006 e tuttora in corso con mostre e pubblicazioni.



Deposito e officina locomotive di Gorizia-Montesanto (Nova Gorica).

Bibliografia:

AAVV. "Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichisch-ungarischen Monarchie" Band 1898-1908, Vienna 1908;
 AAVV. "Transalpina-Un binario per tre popoli", Ed.della Laguna, Monfalcone 1990;
 AAVV. "Transalpina-100 anni, 1906-2006. Un binario per tre popoli in immagini d'epoca" Ed. della Laguna, Mariano del Friuli, 2006;
 AAVV. "1918 E la Contea di Gorizia e Gradisca si ritrovò italiana-Gli ultimi anni degli Absburgo" Ed. della Laguna, 1998;
 AAVV. "Monfalcon", a cura della Società Filologica Friulana, 2006;
 Briano L. "Storia delle Ferrovie in Italia", voll. 3 Ed. Cavalotti Milano, 1977;
 Lacchè C. nmerose opere documentate di storia e divulgazione ferroviaria;
 Muscolino Ing. P. Numerose opere documentate di storia e divulgazione ferroviaria;
 Pavone G. "Riccardo Bianchi-Una vita per le Ferrovie italiane" Ed.CIFI, Roma 2004;
 Rampati A. "Carlo Ghega, il cavaliere delle Alpi" Ed. Italo Svevo, Trieste, 2002;
 Roselli G. "Trieste e la ferrovia Meridionale", Ed. SAT Trieste, 1977;
 Sluga P. "Scorci di Ferrovie isontine" da "I Treni" Ed. Trasporti su Rotaie, Salò;
 Sluga P. "Un centenario: la Transalpina" in "Sot la Nape", n.1/2006, Società Filologica Friulana.
 Numerose le fonti archivistiche, in particolare il Fondo Giunta Provinciale dell'Archivio storico provinciale di Gorizia, i cui curatori si ringraziano in modo particolare; sono state consultate, oltre alla stampa periodica, le collezioni di "Borc San Roc" e di "I Treni", e fonti familiari.