*Appunti per una storia ferroviaria sul territorio*

# L'EPOPEA DEL TRENO

PINO IEUSIG
hanno collaborato
Roberto Carollo e Paolo Sluga

Il 1800 è stato il secolo della rivoluzione industriale e della massima importanza della ferrovia, che ha affiancato e anche incentivato la rivoluzione stessa.

A quel tempo Gorizia corse seriamente il rischio di rimanere senza collegamenti ferroviari: infatti i progetti originari degli anni '50 di quel secolo prevedevano il collegamento di Udine a Monfalcone attraverso Palmanova e i rappresentanti istituzionali della Principesca Contea furono costretti a ricorrere all'allora giovane imperatore Francesco Giuseppe perché la "Nizza Austriaca" fosse raggiunta dai binari. Le loro pressioni, unite a quelle di Von Czoernig e del Conte Coronini (già precettore dell'Imperatore) risolsero positivamente a favore della città la questione facendo nascere però il problema dell'ansa di Gorizia con l'allungamento del percorso di una quindicina di chilometri.

## La ferrovia Meridionale

Trieste ebbe il primo collegamento con Vienna nel luglio del 1857 con l'allora Südbahn (Meridionale) che la collegava, e collega, a Vienna, Graz, Maribor, Celje e Lubiana con 577 km di doppio binario in totale. Al tempo la costruzione in doppio binario era la regola, per motivi di sicurezza in quanto i sistemi frenanti erano ancora poco efficienti. Il progetto e l'esecuzione dei lavori furono opera dell'ingegnere veneziano Carlo Ghega che, in particolare sul Semmering, dimostrò la propria valentia; allora la ferrovia collegava solo luoghi posti in pianura e l'inglese George Stephenson, padre della ferrovia, non credeva possibile superare le montagne. Con i 16 viadotti e 15 gallerie per i 41,8 km dell'altopiano del Semmering, dei quali la metà in curva e con pendenze assai rilevanti, Ghega dimostrò il contrario. Da Lubiana si giunge a Trieste con 144 km di binario mentre in linea d'aria la distanza è di soli km 65: questo tratto è risultato difficoltoso, quasi quanto l'attraversamento del Semmering, per la presenza della palude di Lubiana, di terreni cedevoli e poco sicuri, per la scarsità d'acqua, la violenza della bora e le copiose nevicate nei mesi freddi. Durante i lavori ad Aurisina gli operai per dissetarsi andavano a prendere l'acqua a una sorgente ivi scoperta che serve ancora oggi una parte dell'acquedotto di Trieste. La costruzione della linea venne a costare molto costringendo l'Impero, complice una grande crisi economica, a vendere la linea che fu acquistata dai banchieri francesi Rotschild. La seconda guerra d'indipendenza portò il confine sul Mincio e la perdita per l'Austria della Lombardia. Nel frattempo la ferrovia da Venezia aveva raggiunto Casarsa e, nel luglio 1860, Udine. I primi di ottobre dello stesso anno la ferrovia giunse da Aurisina a Gorizia e da lì Udine. La terza guerra d'indipendenza portò alla perdita del Veneto e del Friuli e il confine si spostò a Cormons che si trovò a servire due sistemi ferroviari. Nell' ottobre del 1878 fu inaugurata la Pontebbana che da Udine arrivava a Pontebba dove era situato il confine con l'Impero Austriaco proseguendo per Pontafel, Tarvis (Tarvisio) e Villach. Nel 1894 l'Impero Austriaco, tramite la società pubblico-privata Ferrovie Friulane collegava Monfalcone con Cervignano e nel 1897 la Società Veneta su sollecitazione del Regno d'Italia univa San Giorgio di Nogaro con Cervignano: la Meridionale non era più l'unico collegamento di Trieste con Venezia e Milano. Nel 1902, con la partecipazione economica della Dieta provinciale e dei Comuni che serviva, fu inaugurata la Wippachtalbahn, ferrovia della Valle del Vipacco, che univa Gorizia ad Aidussina. La ragione principale era quella di inoltrare da e per Gorizia, e da lì verso i ricchi mercati italiani e centro europei, i prodotti locali. Da Gorizia Südbahnof si staccava una linea che volgeva a est verso S. Peter bei Görz (San Pietro), Volčja Draga (Valvonciana), Prvačina fino ad Haidenschaft (Ajdovščina, Aidussina). L'ubicazione della stazione terminale fu modificata prevedendo la continuazione verso Razdrto o sotto il Nanos per raggiungere più agevolmente Lubiana collegamento già allora ritenuto necessario; i nostri antenati prefiguravano già quello che sarebbe stato il percorso migliore dell'ormai dimenticato Corridoio 5!

Dagli anni 80 del 19° secolo i vertici dell'Impero Austriaco iniziarono a manifestare un maggior interesse per rapporti più intensi con le regioni adriatiche mentre fino ad allora gli occhi erano puntati prevalentemente sulla Germania e sull'Europa Centrale che su essa gravitava. E nel giugno del 1901 il parlamento austriaco emanò la legge "Alpenbahnprogramm" che razionalizzava e potenziava i collegamenti ferroviari e, fra l'altro, quello di Trieste con Vienna e con la Boemia allora

ricca e industriosa regione dell'Impero. Questa legge autorizzava la costruzione della: 1) Ferrovia dei Tauri 2) Ferrovia delle Caravanche 3) Ferrovia di Wochein e dell'Isonzo 4) Ferrovia del Carso 5) Ferrovia del Pyhrn, miglioramento della direttrice per Linz. Veniva così portato a compimento l'annoso dibattito sul secondo e più economico collegamento di Trieste con Vienna e il Centro Europa. Bisognava però scegliere il percorso di questo secondo collegamento, scelta non facile in quanto erano in ballo diverse proposte e i condizionamenti degli alti comandi dell'esercito ne fecero scartare alcune in quanto troppo vicine alla linea di confine con il Regno d'Italia, altre lo furono in quanto troppo costose.

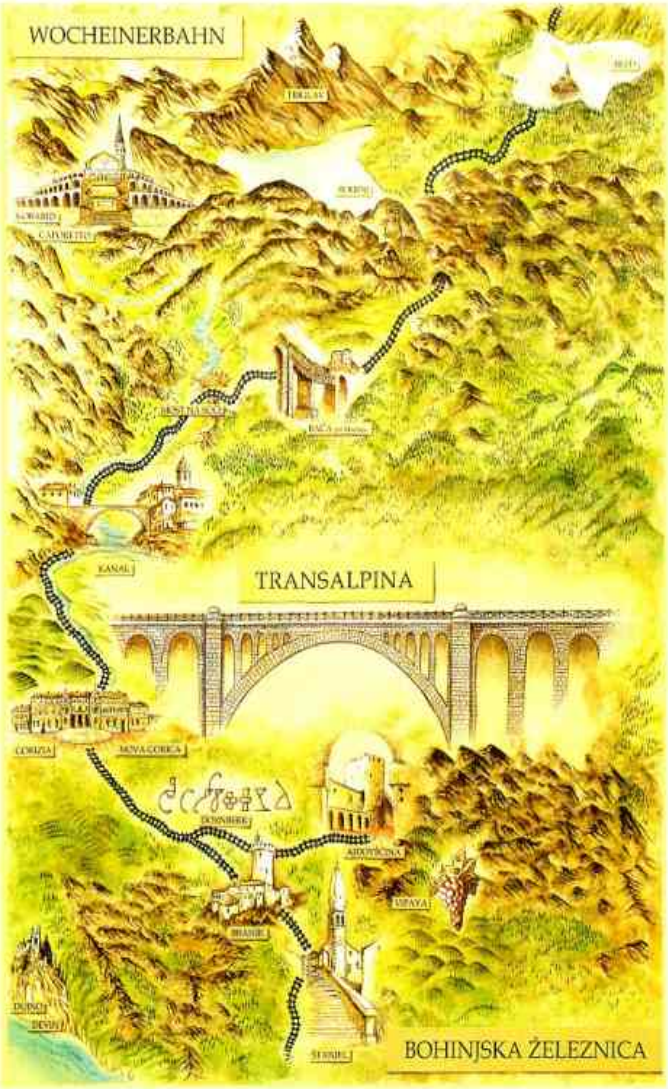
**La ferrovia Transalpina**

Fu scelta l'ipotesi Wochein, prosecuzione della Karawanken, che da Jesenice a Trieste Sant'Andrea passa nella valle della Sava, in quella della Bača, costeggia l'Isonzo arrivando a Gorizia e da qui per la Valle del Vipacco arriva sul Carso e da Opicina scende a Trieste Sant'Andrea ora Trieste Campo Marzio con una lunghezza totale di 144 km. Il percorso è tormentato comprendendo 168 ponti e viadotti, 42 tunnel e 5 gallerie artificiali.

La Transalpina inglobò il percorso della Ferrovia del Vipacco fino a Prvačina e fu creato un triangolo che da una parte portava a Gorzstaatbahnof (Gorizia Stato ora Nova Gorica) e San Pietro e dall'altra appunto verso Prvacina, Stanjel (San Daniele del Carso) e Trieste. La Stazione di Gorizia Stato fu la più importante della linea, aveva una rimessa locomotive con 23 binari mentre quella di Trieste ne aveva 10 e quella di Jesenice 11. Quella rimessa locomotive era attrezzata anche per il rifornimento a nafta, in quanto per la tortuosità della linea metà locomotive del Deposito erano attrezzate con questo tipo di alimentazione facilitata dal fatto che l'Impero possedeva molti pozzi di petrolio.

A confermare l'importanza del goriziano come confine inteso come territorio di scambio, di incontri e perché no di scontri, di scambi commerciali e di scambi culturali si noti che agli inizi del 20° secolo vi erano presenti ben sei compagnie ferroviarie: la Meridionale, le ferrovie statali austriache, le Ferrovie dell'Alta Italia (nel 1905 unificate nelle Ferrovie dello Stato), la Società Veneta, la Ferrovia Friulana, la Ferrovia della Valle del Vipacco, Nel 1910 fu inaugurata la Cervignano – Belvedere di Grado.

Durante la prima guerra mondiale i danni furono notevoli a causa della vicinanza del fronte in particolare nella zona di Gorizia. Con i successivi trattati il confine fra Regno d'Italia e Regno dei Serbi, Croati, Sloveni fu posto a Podbrdo (Piedicolle) da un lato e a Postojna (Postumia) dall'altro. Così l'importanza della linea scemò e dagli anni 20 fu declassata, mantenendo comunque alcuni collegamenti internazionali e alcuni treni di lusso fino allo scoppio della seconda guerra mondiale. Mentre su tutta la linea venivano mantenuti solo gli impianti originari e con manutenzione minima nel nodo di Gorizia vi fu il raddoppio del binario da Gorizia Centrale a Valvonciana, le stazioni di Gorizia San Marco (Vrtojba) e di Gorizia Montesanto passarono da 2 a 5 binari e da 9 a 16 binari, la galleria sotto la Castagnavizza fu raddoppiata (oggi c'è la pista ciclabile) e installato un binario indipendente fra Gorizia San Marco e Montesanto in quanto il regime fascista già prefigurava l'allargamento, violento, verso est. Altro avvenimento importante fu l'elettrificazione negli anni dal 1935 al 1937 della ex Meridionale da Trieste a Gorizia – Udine – Tarvisio e fino a Cervignano da un lato




**Il tracciato della ferrovia Transalpina in un disegno di Anton Spazzapan.**

e a Postumia – San Pietro del Carso (Pivka) – Fiume (Rjieka) dall'altro.
Come ogni guerra la seconda guerra mondiale apportò lutti e distruzioni. Nell'ambito del nodo goriziano l'esercito tedesco asportò nel 1944 il secondo binario nella tratta da Redipuglia fino a Cormons e poi Udine (il secondo binario non c'era da Rubbia a Mossa), fu smantellato il secondo binario fra Gorizia San Marco e Prevacina e demolito il binario indipendente fra Gorizia San Marco e Gorizia Montesanto. Tratti del binario di corsa fino a San Daniele del Carso (Štanjel) furono asportati e molti piazzali di stazione furono devastati. Furono distrutti da attacchi partigiani i ponti sull'Isonzo ad Auzza e Aiba, due su quattro archi del viadotto di Rifenbergo (Branik) e completamente questa stazione.

**Il dopoguerra**

Nel 1947 le FS consegnarono alle JDŽ (le ferrovie jugoslave) le tratte da Podbrdo (Piedicolle) a Repentabor (Monrupino) già in territorio italiano fra cui il tratto dal confine a Šempeter e Prvačina ormai a un solo binario. L'amministrazione Jugoslava decise di mantenere tutta la linea sul proprio territorio e nel 1948 fu creato il collegamento Hrpelje (Erpelle) - Sežana; fu anche ventilata l'ipotesi di escludere la Stazione di Nova Gorica con un tracciato più interno per fortuna non realizzata. Al termine della guerra la Transalpina fu percorsa da molti treni che dal porto di Trieste portavano materiali per la ricostruzione in Austria e Germania trainati delle potenti locomotive ex wurtemberghesi a 6 assi. Le JDŽ poi JŽ ora SŽ iniziarono a sostituire i vecchi apparati di sicurezza ancora AU, consolidarono i terrapieni e le varie infrastrutture, il tunnel di Bohjnj perse una decina di metri nella ricostruzione del portale nord fatto saltare dai tedeschi in ritirata arrivando a misurare km 6,327.

Il servizio Gorizia Centrale – Nova Gorica attraverso il raccordo di soli 8 km fu riattivato il 2 ottobre 1960, con un indubbio significato politico. L'accordo prevedeva anche il servizio passeggeri e furono istituite le famose "corsette", convogli costituiti da un'unica carrozza trainata da una locomotiva diesel da manovra (D 225): il primo convoglio vide una coppia di giovani appena sposati in un viaggio beneaugurante sia per loro che per le due Gorizie. Successivamente il servizio vide la vettura in composizione ai treni merci. Il traffico aumentò fino a raggiungere, nel periodo di massimo sviluppo, 4 coppie di corse giornaliere trainate da locomotive a vapore Gr. 740 o Gr. 685 sostituite a metà degli anni '70 dalle diesel 345 che oggi in doppia trazione trainano i merci; sul raccordo terminò la carriera attiva la 685.196 ora mantenuta atta per il traino di treni a vapore. Alla fine degli anni '90 del precedente secolo venne soppressa la carrozza passeggeri a causa della scarsa frequentazione. La linea ex Meridionale fu completamente raddoppiata da Redipuglia a Udine via Gorizia fra il 1987 e il 1990 con l'abbassamento del piano del ferro nella galleria di Sagrado e presso Gradisca . Alla fine degli anni 90 fu inaugurato il nuovo impianto di smistamento di Cervignano con imponenti fasci di binari, realizzazione nata tardi e già superata. La nuova Pontebbana fu inaugurata nel 2000 come linea moderna e atta a velocità fino a 200 k/h e al trasporto di carichi intermodali. Nel frattempo fu creata la SDAG che gestisce un ampio autoporto confinario nella zona est di Gorizia; dal raccordo con Nova Gorica si stacca una diramazione che penetra nello stesso e si suddivide in binari di carico e scarico che utilizzano anche un capannone coperto. L'interscambio commerciale è vivace e si aggirava prima dell'attuale crisi economica sul 25 – 30 °/° dell'interscambio fra i due paesi, superando in qualche anno la quota del valico di Villa Opicina. Oggi le merci trasportate sono principalmente legname, prodotti ferrosi e chimici.
Il nodo di Gorizia mantiene la struttura ad H, con due assi portanti nord – sud all'interno di ciascun paese e la connessione est – ovest tra essi. L' attuale ipotesi è la creazione di un solo pacchetto che sfrutti tutte le infrastrutture esistenti nei due paesi verso i rispettivi entroterra in un'ottica di Europa Unita: per questo è nato il progetto Adria A che prevede la creazione di due lunette da un lato a Sant'Andrea e dall'altro a Vrtojba per lo sviluppo di servizi ferroviari dedicati. È augurabili che la realizzazione avvenga in tempi veloci con l'attenzione anche all'ormai dimenticato corridoio 5.

*Una opportunità per un turismo sostenibile*

ALESSANDRO PUHALI

# LA FERROVIA TRANSALPINA

La Ferrovia Transalpina (Bohinjska Proga, die Wocheinerbahn), inaugurata il 19 luglio 1906, ha compiuto nel 2006 un secolo di vita.
Dopo molti anni di progettazioni ed incertezze, vedeva la luce nell'ambito dell'imponente programma di costruzioni di ferrovie alpine (das Alpenbahnprogramm), realizzato nei primi del '900 dall'Impero Austro-Ungarico per completare la rete ferroviaria che collegava Vienna e l'Europa Centrale alle regioni adriatiche ed in particolare al porto di Trieste.
La Transalpina con i suoi 144 chilometri congiungeva Trieste con Jesenice ed era il tratto meridionale del nuovo asse ferroviario che proseguiva verso la Carinzia con la Ferrovia delle Caravanche e da Rosenbach si divideva in due rami, dirigendosi da una parte verso Klagenfurt, per quindi proseguire - percorrendo la Pyrnbahn - in direzione di Praga, e dall'altra verso Villaco, per giungere - utilizzando la Tauernbahn (inaugurata nel 1909) - dapprima a Salisburgo e da qui a Monaco di Baviera.
A seguito dei due Conflitti Mondiali vissuti in prima linea e delle ripetute spartizioni tra Stati ed Amministrazioni ferroviarie diverse, la Ferrovia Transalpina ha subito un immeritato e progressivo declino e la sua attuale configurazione, pur essendo anche esistente e utilizzabile l'originario tracciato (via Monrupino/Repentabor), è quella di una linea secondaria, a binario unico non elettrificata (la n. 70 delle Ferrovie Slovene - Slovenske Železnice di 129 Km) che congiunge - attraversando il Carso, la conca di Gorizia, la valle dell'Isonzo e le Alpi Giulie - Sežana con Jesenice, da dove la Ferrovia delle Caravanche consente ancora oggi di raggiungere l'Austria.

***

In anni recenti la Ferrovia Transalpina ha visto schiudersi concrete prospettive di rilancio:

- il tratto Nova Gorica - Sežana di 40 Km, opportunamente ammodernato, è ricompreso nel Progetto ADRIA A (Accessibilità e sviluppo per il rilancio dell'area dell'Adriatico interno), che si prefigge di realizzare un servizio ferroviario integrato transfrontaliero, la c.d. metropolitana leggera, ed è stato elaborato nell'ambito del "Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia/Slovenia 2007 - 2013. In ogni caso potrebbe diventare una "bretella" per collegare il nodo ferroviario di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba con il Corridoio 3 "Mediterraneo" (già Corridoio 5), in particolare con linea Venezia - Trieste - Ljubljana e la diramazione per Koper/Capodistria;
- il tratto Nova Gorica - Jesenice di 89 Km, mantenendo inalterate le sue originarie caratteristiche, è idoneo a realizzare un "corridoio turistico" tra Italia, Slovenia e Austria da percorrere anche con treni storici a vapore.

La proposta di fare della Transalpina un "corridoio turistico" è stata approfondita, in particolare, da un'associazione culturale di Gorizia, il "Centro Studi Turistici Giorgio Valussi", mediante mostre, convegni, pubblicazioni e altre iniziative realizzati soprattutto in collaborazione con la Fondazione Cassa di Risparmio di Gorizia e con l'Università degli Studi di Trieste - Facoltà di Economia, ed è

Il ponte di Salcano /

stata ricompresa dalla London School of Economics nel "Programma di riconciliazione per lo sviluppo di Gorizia (I), Nova Gorica (SL) e Šempeter-Vrtojba (SL) RDP - Reconciliation for development program (2000 - 2006)", come una delle "azioni" della "Misura 2.2 - Espansione dei settori del turismo e del commercio" rientranti nel "Sub-programma 2: Riconversione dell'economia dell'area". In tale documento si affermava che la Transalpina "( ...) può essere valorizzata a pieno titolo come una delle attrazioni turistiche trainanti dei tre comuni confinari" (pag. 118).
La validità dell'iniziativa, accompagnata sin dal 1996 dallo slogan promozionale "Transalpina un binario per tre popoli, Tir za tri narode, Ein Gleis für drei Völker", risulta confermata da numerose e positive esperienze accumulate in questi ultimi anni e dall'impegno promozionale di numerose altre associazioni: per limitarci al nostro Territorio ricordiamo l'"ATR - Amici del trasporto su rotaia" di Gorizia e la "Društvo za Bohinjsko Goriško Progo" di Šempeter pri Gorici.

***

La Transalpina, che nella rete ferroviaria europea (in essere e futura, almeno per quanto riguarda il tratto Nova Gorica – Jesenice) è destinata ad essere relegata ad un ruolo marginale per quanto concerne l'ordinario traffico commerciale, possiede per contro le caratteristiche di ferrovia turistica di primaria importanza e di spiccata rilevanza internazionale, per le seguenti ragioni:
il suo tracciato, testimone - con i suoi arditi ponti, gallerie e viadotti - della più elevata tecnologia di altri tempi, costituisce di per sé un'attrattiva;
collega località a vocazione turistica consolidata, attraversando territori di diversa morfologia, tutti accomunati da incomparabile e mutevole bellezza in ogni stagione;
è idonea a raccordarsi a specifiche forme di turismo (storico/culturale, rievocativo della Prima Guerra Mondiale, sportivo, enogastronomico, ferroviario in senso stretto);
consente un collegamento diretto ed alternativo tra Friuli Venezia Giulia, Slovenia (in particolare Primorska e Gorenjska) e Carinzia, rappresentando una formidabile risorsa per lo sviluppo turistico transfrontaliero.
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, anche con partenze dall'Italia (località delle Province di Trieste e di Gorizia) e con meta preferita il Lago di Bled, mentre da Jesenice, in anni più recenti, sono stati numerosi i treni che hanno raggiunto la località di Kanal per accompagnare i gitanti a visitare il Brda (Collio sloveno).
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 hanno anche riscosso i treni straordinari con automotrici diesel in partenza da Gorizia/Nova Gorica che consentono, grazie alla loro maggior velocità ed economia d'esercizio rispetto ai treni a vapore, l'agevole effettuazione - sempre utilizzando la Ferrovia Transalpina - di gite giornaliere in località della Slovenia relativamente lontane e della Carinzia.
Va anche ricordato come di tanto in tanto negli anni passati sono stati organizzati da operatori turistici d'oltralpe treni straordinari per raggiungere, percorrendo la Transalpina, località dell'antico Litorale austriaco (ad es. Trieste, Koper/Capodistria, Gorizia).

***

La Ferrovia Transalpina quindi potrebbe divenire una delle principali attrattive turistiche della Gorenjska, della Primorska e del

Friuli Venezia Giulia, da abbinare all'immagine delle diverse località collegate dalla linea o raggiungibili con transfer dalle sue stazioni (circa trenta).
A titolo d'esempio e traendo principalmente spunto dalle esperienze di Gorizia e di Nova Gorica, si possono indicare le seguenti diverse ipotesi di utilizzo della linea ferroviaria:
a) escursioni giornaliere anche con treni storici a trazione diesel o a vapore,
b) collegamento diretto tra Italia, Slovenia e Austria,
c) inserimento della Ferrovia Transalpina in tour ferroviari lungo la rete ferroviaria europea.

***

Prendendo ad esempio le iniziative che hanno avuto come capolinea meridionale Gorizia/Nova Gorica - e sottolineando come possano essere elaborati dei programmi con riferimento alle numerose località (in Italia, Slovenia ed Austria) collegate dalla Transalpina o raggiungibili con transfer dalle sue stazioni - va detto che alle gite ferroviarie giornaliere con treni storici a vapore, organizzate con crescente successo tra il 2001 e il 2012 (in primavera/estate) dal tour operator sloveno Agenzia viaggi CLUB di Most na Soči, con partenza dalle Stazioni di Gorizia Centrale e di Nova Gorica e meta il Lago di Bled, hanno partecipato oltre 27.000 turisti, inizialmente per lo più appartenenti al Friuli Venezia Giulia e al vicino Veneto. Nelle ultime stagioni si è intensificata la presenza di comitive provenienti dalle più diverse regioni italiane, che per partecipare alle gite ferroviarie si trattengono in Friuli Venezia Giulia o in Slovenia alcuni giorni. Sempre più numerosi sono stati anche i gitanti sloveni, mentre si è continuato a registrare una presenza, pur limitata, di turisti stranieri, non solo europei.
Notevole è risultato anche il flusso turistico da nord verso sud: sui treni a vapore da Jesenice a Kanal con meta il Brda (Collio sloveno), organizzati dal tour operator ABC di Ljubljana, hanno

viaggiato dal 2007 oltre 19.000 turisti.
Va detto che il 2012 è stato un anno di transizione per i viaggi Nova Gorica - Bled con il treno storico, essendo emersa la necessità di una nuova programmazione dell'offerta turistica che - tenuto conto della perdurante crisi economica - consenta di fornire ai turisti opzioni di viaggio più convenienti e diversificate. L'Agenzia viaggi CLUB ha quindi elaborato un programma per la primavera/estate 2013 articolato su dodici gite ferroviarie con meta il Lago di Bled (si veda il programma riportato a parte), prevedendo che il treno storico (età delle carrozze, appartenenti al Museo Ferroviario di Lubiana, da 80 a 120 anni!) venga trainato in due viaggi (a maggio e a settembre) da una locomotiva a vapore e negli altri dieci da un locomotore diesel. La scelta di avvalersi in prevalenza della trazione diesel, che consente di offrire il pacchetto turistico a costi più contenuti, mantiene inalterato il fascino dell'iniziativa anche perché il viaggio sulla Transalpina è di grande richiamo soprattutto per l'ardito tracciato ferroviario e la bellezza del paesaggio. Inoltre da quest'anno sarà possibile acquistare un biglietto per il solo viaggio in treno (andata e ritorno) e anche portare la bicicletta al seguito.
Alcuni anni or sono (2006 - 2009) aveva iniziato ad operare lungo la Transalpina un nuovo tour operator austriaco, la WCS GmbH di Villach, che nell'ambito delle iniziative "Nostalgie Erlebnis Express Kärrnten" ha cercato di organizzare anche un programma di treni turistici (tra l'altro con vagoni di sua proprietà) tra la Carinzia, la Slovenia ed il Friuli Venezia Giulia (e viceversa). Tale iniziativa, di grande interesse anche per Gorizia e Nova Gorica, non ha avuto l'auspicabile continuità per mancanza di un sufficiente coordinamento con le amministrazioni locali e con i diversi operatori turistici italiani e sloveni che non sono riusciti a cogliere le opportunità che si aprivano attraverso il "corridoio turistico" della Ferrovia Transalpina. Peraltro non sarebbe difficile riprendere contatto con la WCS GmbH di Villach per il rilancio dell'iniziativa.
In ogni caso negli anni i viaggi turistici lungo la Ferrovia Transalpina hanno assicurato a Gorizia e a Nova Gorica positive ricadute economiche, grazie al crescente flusso di forestieri, in particolare per alcune categorie di operatori economici (agenzie di viaggio, albergatori, ristoratori) e più in generale per il settore commerciale.
Tutto questo è stato sinora realizzato grazie soprattutto all'impegno di alcuni dinamici operatori turistici e di coloro che in Italia ed in Slovenia hanno valorizzato il "mito" della Transalpina attraverso approfondite ricerche storiche e la realizzazione di eventi culturali e pubblicazioni edite in diverse lingue.
Nel complesso però la promozione è risultata ancora troppo modesta, se raffrontata con la posta in gioco in campo economico che è di grande rilevanza.

***

E' ora necessario e possibile un salto di qualità.
L'utilizzo intensivo del "corridoio turistico" tra Italia, Slovenia e Austria, rappresentato dalla Ferrovia Transalpina, e gli inerenti benefici economici richiedono innanzitutto impegni di collaborazione e di programmazione tra amministratori pubblici ed imprenditori, al fine:
di pervenire tra le società/amministrazioni ferroviarie italiane (R.F.I. e Trenitalia), slovena ed austriaca ad un'offerta congiunta (o almeno coordinata) di tipologie e/o tracce orarie di convogli straordinari (diesel o a vapore) da mettere a disposizione di tour operetor, puntando su prezzi unitari contenuti nella prospettiva di un recupero della redditività grazie a crescenti volumi del traffico turistico;
di razionalizzare e valorizzare la capacità di richiamo turistico delle singole città o località interessate che, grazie ad intese tra le amministrazioni locali e varie categorie economiche (agenzie turistiche, albergatori, ristoratori, commercianti ecc.), dovrebbero abbinare alle diverse tipologie di viaggio ferroviario dei "pacchetti" turistici (anche in relazione a specifici eventi) per offrire un'ospitalità conveniente e competitiva;
di realizzare un calendario annuale di tutte le escursioni e tour ferroviari, in modo da assicurare stabilità all'offerta dei treni turistici organizzati dai diversi vettori;
di promuovere e pubblicizzare - in modo massiccio - questa nuova offerta turistica integrata, evidenziandone la spiccata valenza transfrontaliera all'interno dell'Unione Europea;
di riqualificare la Stazione di Nova Gorica, da considerare anche a diretto servizio di Gorizia da cui è facilmente accessibile, quale snodo del previsto flusso turistico, proponendosi - oltre che come stazione di transito - come capolinea meridionale dei viaggi ferroviari provenienti da Jesenice, e quindi dalla Gorenska e dall'Austria, e capolinea settentrionale per quelli provenienti da Sežana e da Trieste e più in generale dalla regione costiera italo-slovena. In particolare il monumentale edificio viaggiatori andrebbe reso funzionale al nuovo ruolo da attri-

La rampa di Branik (Rifembergo)

buire alla Stazione di Nova Gorica ovvero di "centro d'accoglienza" di un flusso di turisti, che potrebbe diventare considerevole, prevedendo strutture idonee:
-- ad illustrare ed offrire le opportunità di soggiorno ed i più diversi servizi fruibili nella conca di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba,
-- a prospettare opportunità cultuali, sportive e di svago anche con riferimento ad un'area più vasta del Friuli Venezia Giulia e della Slovenia, al fine di attivare sinergie con altre località e zone limitrofe al percorso della Ferrovia Transalpina,
-- a fornire supporti logistici (collegamenti pubblici, noleggio automobili, noleggio biciclette ecc.).
Inoltre nell'edificio passeggeri andrebbero ampliate e arricchite le esposizioni museali già esistenti (relative al confine ed alla ferrovia) e realizzati moderni spazi di accoglienza e di ristoro, salvaguardando in ogni caso l'aspetto e le caratteristiche architettoniche dell'edificio.
Per realizzare quanto prospettato, oltre ad un rinnovato livello di collaborazione nell'esercizio ferroviario e nella programmazione turistica tra diverse amministrazioni ed imprese, occorre disporre di finanziamenti da quantificare, ma che in rapporto alla redditività che sarebbero in grado di generare possono essere qualificati di ammontare relativamente modesto.
A tale proposito appare di buon auspicio che nell'ambito della presentazione del GECT GO "La tua voce nel GECT" (Gorizia 23 novembre 2012) sia emerso che il Comitato Trasporti ha preso in considerazione,
anche se a livello di una prima valutazione, la prospettiva di fare della Ferrovia Transalpina un "corridoio turistico" tra Italia, Slovenia e Austria.
Se dalla "fase pionieristica" sinora vissuta si passasse, grazie agli interventi più sopra ricordati, alla realizzazione del "corridoio turistico" non è difficile prevedere l'afflusso nella conca di Gorizia - Nova Gorica - Šempeter-Vrtojba di molte migliaia di turisti all'anno attirati dai viaggi sulla Ferrovia Transalpina con importanti ricadute economiche transfrontaliere. ◆

*Turistični koridor med Italijo, Slovenijo in Avstrijo*

# Bohinjska proga

Bohinjska proga je leta 1906 povezala osrednjo Avstrijo s Primorsko in posebej s Tržaškim pristaniščem. Leta 2006 je torej proslavljala svojo stoletnico. Od Trsta do Jesenic je dolga 144 kilometrov, nato se je ločila na dva kraka: eden je vodil proti Celovcu in Pragi, drugi proti Beljaku in Bavarski.
Zaradi dveh svetovnih vojn in pogostne menjave meje je proga postopoma izgubljala na privlačnosti. Slovenske železnice upravljajo progo v dolžini 129 kilometrov od Krasa mimo goriške ravnice, skozi Soško dolino na Gorenjsko, od koder lahko še vedno dospemo v Avstrijo.
V zadnjih letih je kar nekaj znakov, ki kažejo na povečanje zanimanje za to progo. Odsek od Nove Gorice do Sežane je bil vključen v projekt lahke medmestne proge med Italijo in Slovenijo v okviru evropskih projektov v obdobju 2007 – 2013 z možnostjo povezave s Sredozemskim koridorjem (nekdanji 5. Koridor), se pravi s progo Benetke – Trst – Ljubljana in posledično s Koprom. Odsek od Gorice do Jesenic pa bi lahko postal turistično zanimiv, saj bi povezoval Italijo, Slovenijo in Avstrijo, in sicer z vlaki na parno vleko.
Za to zadnjo možnost se zavzema goriško združenje Centro Studi Turistici Giorgio Valussi. V ta namen je pripravilo razne informativne pobude. Poudarja se zlasti možnost, da se progo ovrednoti kot glavno turistično ponudbo treh obmejnih občin – Gorice, Nove Gorice in Šempetra/Vrtojbe. Učinkovita parola se v tem smislu glasi Tir za tri narode.

Bohinjska proga bo glede tovornega prometa ostala na obrobju evropskega železniškega omrežja. Nekaj drugega pa je njeno turistično izkoriščanje. Tu je nekaj postavk: gre za pričevanje o visokih tehnoloških sposobnosti iz časa njene gradnje; povezuje turistično uveljavljene kraje in privlačno krajino v vseh letnih časih; povezuje različne vrste turizma: od prve svetovne vojne do športa, od kulinarike do železničarstva; gre za neposredno povezavo med FJK, Primorsko, Gorenjsko in Koroško.
Prav nizko izkoriščanje proge je od leta 1986 omogočilo uvedbo izrednih vlakov za enodnevne izlete tudi iz Italije do Bleda in v zadnjih letih od Jesenic do Kanala zaradi obiska Brd. Velik uspeh so dosegle kompozicije na parno vleko in zgodovinski vagoni iz Ljubljane in Trsta. Diesel kompozicije pa so zaradi svoje večje hitrosti in gibčnosti bile zanimive za potovanja v notranjost Slovenije in na Koroško. Potem so tu potovanja iz Avstrije v Trst ali pa spominski vlak iz Redipulje v Kobarid v povezavi z obiskom krajev iz prve svetovne vojne. Leta 2012 se je te pobude udeležilo 420 turistov iz vse Italije.
Od leta 2001 do leta 2012 se je raznih pobud in potovanj udeležilo v organizaciji CLUBA iz Mosta na Soči več kot 27.000 turistov. Glavni cilj je seveda bilo Blejsko jezero. Vse večje skupine ljudi prihaja iz drugih italijanskih dežel; v Furlaniji Julijski krajini in Sloveniji se ustavljajo tudi po več dni. Tudi Slovenci se udeležujejo teh potovanj, manj pa je turistov iz ostalih evropskih držav. Od leta 2007 je v smeri sever – jug potovalo z Jesenic do Kanala 19.000 turistov. Za leto 2013 je predvidenih sedem železniških izletov v organizaciji Agencije CLUB. Starost vagonov gre od 80 do 120 let. Odslej bo mogoče vkrcati tudi kolesa. Avstrijske pobude niso imele tolikšne sreče, ker ni bilo posluha pri naših krajevnih upravah in tudi turistični operaterji so bilo nekoliko nerodni. Vsekakor je turistična struktura imela od vsega tega korist v obliki nočitev, prehrane, ogledov...
Sedaj se kaže potreba po kakovostnem preskoku. Potreba je po sodelovanju in usklajevanju.
Tu je nekaj nasvetov: vse tri dežele naj uskladijo ponudbe in poenotijo cene; slednje naj nižajo in računajo na povečanje števila udeležencev; krajevne uprave naj uskladijo in skupaj ovrednotijo svoje značilne turistične točke in naj ovrednotijo značilne prireditve; porazdeliti je potrebno na vse leto ponudbo in omogočiti vsem pobudnikom, da pridejo do veljave; izdajati je potrebno vodiče in zgibanke, ki naj jih spozna vsa Evropa; goriška Severna postaja naj postane osrednja na relaciji od Jesenic na jug in od Trsta na sever, poleg tega pa jo je potrebno opremiti tudi iz gostinskega in prenočitvenega vidika; obogatiti muzejske zbirke; izkoristiti bi bilo potrebno vrsto kulturnih, gastronomskih in športnih dogodkov, da bi se jih udeležili potniki, ki se poslužujejo vlakov; ponuditi je potrebno uporabo koles in najemanje avtomobilov ter avtobusov.
Sredstev za vse to ni niti potrebno kaj veliko. Izračunati je potrebno izkoristek in napraviti ekonomsko konstrukcijo. Celotno zamisel bo dobro vključiti v okvir EZTS.