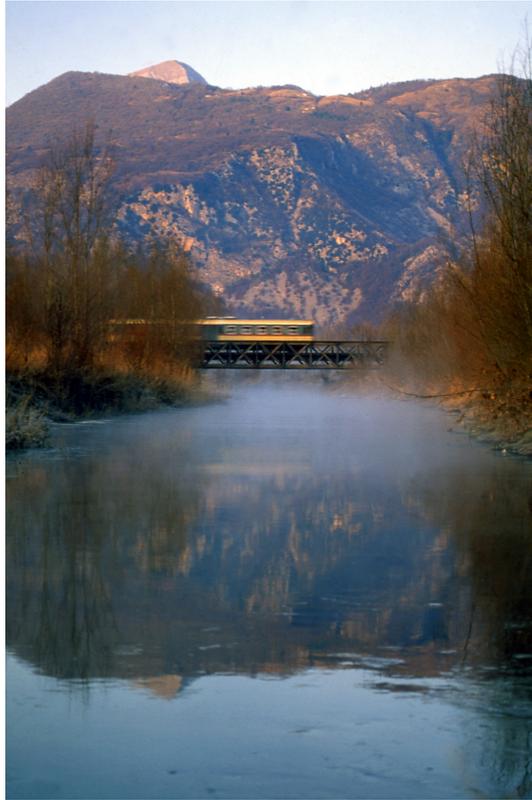


LE FERROVIE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA: patrimonio di storia, cultura, turismo



La proposta di legge 14, prossimamente all'esame del Consiglio Regionale del Friuli Venezia Giulia, punta a valorizzare la cultura del treno enfatizzandone la storia e indirizzando poi la domanda alla scoperta del territorio con una serie di proposte capaci di coniugare turismo e trasporto ferroviario. Così, dopo aver attirato l'interesse sul mondo ferroviario attraverso gli esempi immaginifici più incisivi, questo patrimonio di nuova sensibilità potrebbe essere speso –e nel contempo accresciuto– con i treni a vapore ma non di meno con le carrozze turistiche scoperte su itinerari lenti e con i treni per il trasporto delle bici, tutti organizzati e programmati in funzione di mete turistiche già affermate o da promuovere.

Alcune delle attuali linee, in particolare la Pedemontana e la Transalpina (Trieste Campo Marzio - Villa Opicina - Sezana - Gorizia, da utilizzare in abbinamento alla Gorizia - Trieste) forniscono notevoli opportunità di traino per il rilancio turistico di ambiti regionali tanto pregiati quanto sconosciuti o comunque poco frequentati.

Una strategia come più sopra configurata può raccogliere più agevolmente le risorse necessarie considerato che coniuga obiettivi comuni al settore trasporti, turismo e cultura. E si applica a una domanda in forte espansione (salvo la recessione in atto) visto quel che accade negli stati confinanti (solo fra S.Candido e Lienz le ferrovie austriache trasportano 80.000 cicloturisti all'anno).



LA PONTEBBANA

Si sta completando a gran ritmo la ciclabile sul vecchio tracciato della Pontebbana, che è già allacciato alla dismessa ferrovia di Fusine. Già oggi è transitabile – pur se non ufficialmente aperto – il tratto Pontebba-Coccau mentre quello Tarvisio-Fusine è regolarmente accessibile. Entrambi i tratti sono percorsi da numerosissimi escursionisti, a bici e a piedi e ciò in assenza di qualsivoglia informazione o promozione dei percorsi.

Il servizio che la Regione potrebbe finanziare è quello di treni navetta con il trasporto delle bici fra Udine e Tarvisio con un rinforzo di corse fra Pontebba e Tarvisio per chi opta per percorrenze più brevi (Pontebba-Tarvisio-Coccau-Tarvisio, Pontebba-Tarvisio-Fusine-Tarvisio: si tratta già di una cinquantina di chilometri). I costi sono rappresentati sia dal monte treni*km per espletare il servizio - che potrebbero essere a carico del TPL considerato che comunque viene fornito un servizio viaggiatori sulla direttrice – sia dagli investimenti per attrezzare le vetture al trasporto delle biciclette. Bisogna tenere presente che si ottengono economie di scala se al progetto della Pontebbana viene affiancato quello della Pedemontana, in modo che i treni per/da Tarvisio sono in coincidenza a Gemona con quelli della Pedemontana così da offrire un'ampia maglia di opportunità.

Va infine ricordato che oggi non esistono collegamenti di tipo transfrontaliero con l'Austria, esistendo solo relazioni di lunga percorrenza che, per giunta, con dicembre sono state ridotte a una sola coppia di treni diurni fra Vienna e Venezia. Fortemente innovativo – e con un sicuro ritorno in termini economici – sarebbe un servizio con locomotive bi-corrente (e quindi senza alcuna perdita di tempo a Tarvisio per cambio della trazione) fra Udine e Klagenfurt, anche limitato al sabato e alla domenica e anche circoscritto a due coppie di treni (in partenza contemporaneamente dai due capolinea). Servirebbe i cicloturisti nelle stagioni non invernali, gli sciatori d'inverno, gli spostamenti per visite culturali e per shopping durante tutto l'anno. Naturalmente un siffatto progetto richiede una serie di servizi aggiuntivi, in particolare i transfert da Tarvisio per i campi di sci, quelli da Udine per i centri commerciali.

LA PEDEMONTANA

Il progetto riguardante questa linea è certamente il più ambizioso. Vuole trasformare la linea stessa in un grande parco del tempo libero e nello stesso tempo utilizzare le stazioni come terminal per iniziative organizzate di scoperta delle cinque vallate affluenti (Val D'arzano, Val Cosa, Valle del Meduno, Valle Colvera, Val Cellina). Anche lungo questa direttrice è stata completata la ciclopista da Sacile a Montereale, è in fase di realizzazione la sezione da Montereale a Meduno, ed è finanziato –ed in fase di progettazione- il tratto Meduno-Pinzano. Considerato che da Pinzano, attraverso le provinciali a basso tenore di traffico, si arriva a Cornino, da qui con la “strada di Bottecchia” a Trasaghis e quindi per la destra orografica del Tagliamento fino a Pioverno e a Venzone allacciandosi così alla ciclabile della Pontebbana, si costituirà entro breve tempo una dorsale ciclabile di straordinario valore per la lunghezza, le mete toccate e il pregio dei siti attraversati.



1. Le stazioni. Vengono caratterizzate a tema:
 - Cornino, la porta della ferrovia pedemontana, centro di accoglienza e ristoro per le comitive –soprattutto di studenti- in visita alla riserva naturale di Cornino.
 - Forgaria: la foresta di Indiana Jones per i bambini, parco giochi attrezzato per i più piccoli sulle rive del'Arzino.
 - Pinzano: il relax della terza età (giardino, ristoro, bocciodromo)
 - Meduno: il piccolo orto botanico.
 - Maniago: il museo della linea e delle tradizioni locali.
 - Montereale: la reception delle Prealpi occidentali e le pareti artificiali di free climbing.

Per alcuni di questi interventi (in particolare il centro di accoglienza di Cornino e le pareti di free climbing di Montereale) dovrebbe esserci uno specifico intervento finanziario. Per le altre opere serve un contributo economico (forse anche ricavabile da sponsorizzazioni) ma soprattutto l'intervento delle Proloco, del volontariato locale, degli interventi socialmente utili. Vi era stato a suo tempo un fruttuoso abbozzamento con i vertici territoriali di RFI che avevano dato la disponibilità ad utilizzare le aree delle menzionate stazioni in comodato gratuito, considerato che non si trattava di beni strumentali al servizio e che gli interventi prospettati potevano davvero promuovere l'utilizzo del treno su una linea altrimenti destinata alla chiusura. Oggi si tratta di esplorare nuovamente tale disponibilità alla luce delle nuove strategie di FS.



2. I percorsi organizzati.

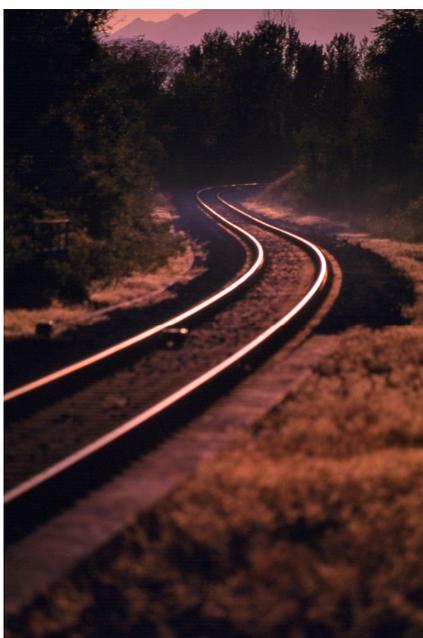
Si tratta - per alcune proposte - di iniziative da vendersi in abbinamento con il treno (per esempio "il treno della Val d'Arzino" da Forgaria a Pielungo con mezzi panoramici su gomma e così pure tutte quelle iniziative che offrano guide per escursioni a piedi o in bici in partenza dalle stazioni).

- Da Cornino: il Tagliamento; la Riserva Naturale del lago di Cornino. Con accompagnamento eventuale; con possibilità di ristoro o catering nella stazione di Cornino; la ciclopista della Pedemontana; la strada di Bottecchia; la strada del prosciutto; i siti della Grande Guerra.
- Da Forgaria (Flagogna): il treno della Val d'Arzino (percorso con mezzi elettrici aperti dalla stazione di Flagogna al castello di Pielungo); il sentiero dell'Arzino (dalla stazione di Flagogna alle sorgenti); la ciclopista della Pedemontana; i percorsi ciclabili Flagogna-S.Francesco-Monte Prat-Cornino, Flagogna-Pielungo-Campone-Meduno, Flagogna-Clauzetto-Pradis-Meduno.
- Da Pinzano: la ciclopista della Pedemontana; il percorso ciclabile Pinzano-Costa Beorchia-Castelnuovo-Travesio-Meduno; i siti della Grande Guerra; i percorsi di mountain-bike.
- Meduno: la ciclopista della Pedemontana; il percorso ciclabile della Val Tramontina; del Lago del Ciul e di Ca' di Selva; la Casera Valinis.
- Maniago: la ciclopista della Pedemontana; i percorsi ciclabili della Val Colvera (Maniago-Frisanco-Meduno, Maniago-Poffabro-Pala Barzana-Andreis-Monterete).
- Montereale: la ciclopista della Pedemontana; la ciclopista della Val Cellina; il percorso ciclabile Montereale-Longarone; le opere idrauliche della Val Cellina; il lago di Barcis
- Aviano: la ciclopista della Pedemontana; il Pian Cavallo
- Budoia: la ciclopista della Pedemontana; Polcenigo e le sorgenti del Livenza

Per le ciclopiste non servono altri interventi oltre quelli già programmati dai relativi progetti; per gli altri percorsi ciclabili che si svolgono sulla viabilità ordinaria è necessario posizionare una efficace segnaletica con numerazione univoca su tutto il comprensorio pedemontano, cartellonistica nelle stazioni e diffusione di depliant, filmati e tutto il necessario repertorio promozionale; così come si è iniziato a fare nelle stazioni già toccate dalla ciclopista, tutte le stazioni dovrebbero avere bagni efficienti e un locale di ricovero per gli escursionisti (che può coincidere con le attuali sale d'aspetto delle stazioni purché debitamente riarredate e attrezzate; anche per i siti della Grande Guerra i Comuni e le Comunità si stanno muovendo con sufficiente dinamicità, per cui non sono necessarie specifiche azioni; infine, finanziamenti sono indispensabili sia per il treno della Val d'Arzino (mezzo elettrico con vetture scoperte come quelle in uso per le visite per esempio nei centri balneari) sia per il sentiero dell'Arzino di cui esiste un tratto iniziale, uno mediano e quello terminale già utilizzabili, mentre servono le opere soprattutto nelle parti più impervie e spettacolari (questa opera potrebbe trovare un adeguato finanziamento in sede europea).



3. I servizi treno+bici. In considerazione della formidabile rete utilizzabile dai cicloturisti (la ciclopista vera e propria e tutte le strade a bassa frequentazione di traffico), e tenuto conto della domanda potenziale (nei weekend, sono centinaia gli appassionati che frequentano questo territorio e per giunta in tutti i periodi dell'anno), viene prevista una maglia di treni attrezzati per il trasporto delle bici in partenza da Udine (e prosecuzione per Gemona-Sacile) e da Sacile (con attestamento della prima e ultima corsa eventualmente a Pordenone). L'orario ferroviario deve prevedere una specializzazione dell'offerta per i giorni di sabato e festivi (con collegamenti da Trieste e da Treviso. Nei giorni feriali è indispensabile una coppia di treni che la mattina colleghi Pordenone con Cornino e ritorno per favorire la visita della riserva naturale agli studenti delle scuole di tutti i gradi. Il sabato, oltre a tale collegamento, viene previsto un servizio ridotto per le biciclette, servizio che alla domenica e nei festivi raggiunge il suo pieno sviluppo. Per tale programma di esercizio vale quanto già detto per le proposte sulla Pontebbana, e cioè che i costi sono rappresentati sia dal monte treni*km per espletare il servizio - che potrebbero essere a carico del TPL considerato che comunque viene fornito un servizio viaggiatori sulla direttrice - sia dagli investimenti per attrezzare le vetture al trasporto delle biciclette.



4. I viaggi a cielo aperto. Come già avviene in alcune delle ferrovie europee, il progetto propone che anche sulla Pedemontana circolino treni con una o due carrozze scoperte per un totale di 70-140 posti. Il convoglio potrebbe addirittura partire (e fare rientro) a Trieste e circolare nei giorni festivi da giugno a settembre. La sua caratteristica è di procedere a velocità ridotta (50 km/h circa) consentendo a chi viaggia sulle vetture scoperte di godere di panorami davvero unici con un andamento che permette di stare all'aperto e di gustare ogni dettaglio del percorso. Per il quale scopo il treno potrebbe fermare sui principali ponti della linea (Tagliamento, Meduna, Cellina). Va detto subito che Trenitalia non dispone di tali rotabili che dovrebbero essere realizzati anche mediante trasformazione di carrozze dismesse. Questo, a mio avviso, potrebbe costituire una delle azioni

di maggior richiamo, ma è anche uno degli interventi più problematici vuoi per il costo di investimento (abbiamo interrogato gli uffici tecnici competenti e siamo in attesa di

un'indicazione di massima), vuoi per i requisiti di omologazione da parte degli organismi deputati alla sicurezza (ANSFER).

5. I treni a vapore. Le linee Pedemontana e Transalpina sono le due linee che per l'ambiente attraversato sono tra le più significative dell'Italia settentrionale. Se consideriamo il grande successo che ha avuto l'iniziativa del treno a Vapore Gorizia-Bled (proprio sulla parte settentrionale della linea Transalpina) si può immaginare che analoghe iniziative in territorio italiano potrebbero riscuotere non meno interesse divulgando la conoscenza e l'utilizzo in chiave turistica delle linee in esame.

Per la linea Pedemontana si tratta di programmare un treno ogni quindici giorni alternato al treno di cui si dirà nel punto successivo. Va qui ricordato che l'intero comparto del vapore va oggi riorganizzato prevedendo una locomotiva a Udine e una a Trieste Campo Marzio per evitare trasferimenti di materiale troppo onerosi. E bene sarebbe, seppur non indispensabile, poter restaurare almeno altre tre carrozze d'epoca onde favorire il trasporto di un numero adeguato di viaggiatori che mantengano il prezzo del biglietto entro valori di mercato. Per le sue caratteristiche infatti, la gestione dei treni a vapore ha costi molto rilevanti: sia per la particolare accudienza cui sono soggette le macchine (operazioni di accensione, di spegnimento della caldaia, manutenzione della meccanica e degli impianti idraulici, etc), sia perché la guida richiede sempre due macchinisti, sia per i problemi di rifornimento, sia infine per il costo del carbone come di quello dello smaltimento delle scorie; per tacere del fatto che ad oggi servirebbe abilitare alla guida una quota di personale in grado di garantire l'effettuazione dei treni, essendo ormai pressoché tutti i macchinisti della regione privi dei necessari requisiti per condurre questo tipo di macchine. E da ultimo, andrebbero ripristinate almeno due piattaforme girevoli a Gemona e Sacile.

Si vede bene che solo per il comparto dei treni a vapore l'impegno finanziario è piuttosto consistente. E che, assommato a tutti gli altri investimenti inerenti il progetto della Pedemontana, l'onere complessivo non è irrilevante. Però deve essere chiaro che si tratta di impegni che servono a lanciare un'attività fortemente articolata la quale può generare nel tempo ritorni diretti in grado di ammortizzare le somme investite e ritorni indiretti in termine di sviluppo turistico ancora più significativi. Come abbiamo ricordato in principio, l'intervento sulla Pedemontana è il fulcro di un progetto che deve attirare un grande interesse su tutto l'arco prealpino friulano rappresentando un veicolo unico per la promozione turistica e la valorizzazione delle risorse naturalistiche, storiche e culturali di questa parte della regione.





LA TRASALPINA

Il circuito costituito dalla storica linea Transalpina (Trieste Campo Marzio-Villa Opicina-Dutovlije-Nova Gorica) abbinato al tratto Gorizia-Trieste C.le della linea Udine-Trieste, rappresenta per lo splendido ambiente naturale e per i luoghi storici che attraversa un patrimonio unico a cavallo delle due terre italiana e slovena. Non solo per i panorami, non solo per il percorso sull'antica linea dell'impero Asburgico che prima di lasciare l'Italia offre una visione di tutto il golfo di Trieste, non solo per il sapore di Mitteleuropa di cui i luoghi sono intrisi ma anche perché il percorso circumnaviga tutto il Carso e pertanto offre un punto di vista e di accesso a una delle pagine più importanti e tremende della storia e della storia moderna in particolare. Il percorso potrebbe essere offerto su treni a vapore da effettuare ogni quindici giorni nella settimana in cui non si effettua il treno sulla Pedemontana. Ed essere abbinato alla visita di Gorizia e/o del Monte S.Michele, su cui per altro sono disponibili diversi percorsi di rilevante significato storico. Per altro, sullo stesso tracciato, nelle settimane alternative a quelle del treno a vapore, può essere previsto un treno turistico con il trasporto delle biciclette ed eventualmente con la carrozza scoperta.

CONCLUSIONI

Qui non si vuol entrare nel merito di ulteriori aspetti organizzativi che probabilmente non verrebbero disciplinati dalla norma alla studio. E' evidente tuttavia che tutto il progetto sulle tre linee richiede un forte coordinamento soprattutto sul piano promozionale con un marketing del territorio particolarmente incisivo. Ma anche la sola gestione della proposta inerente la Pedemontana abbisogna di una struttura organizzativa forte perché la riuscita di ogni parte del progetto è legata a tutte le altre iniziative, cosicché ognuna promuove l'altra.



A cura di Alberto Duri
di *Vivere il Friuli*