

## Il consumo del treno in Friuli Venezia Giulia tra beni culturali e turismo consapevole

### *Ferrovie, cultura e turismo*

Immaginare oggi, in Italia, nel terzo millennio da poco iniziato, che il treno possa costituire un mezzo per promuovere il turismo o che possa essere esso stesso (con i suoi mezzi di trazione, le sue infrastrutture, il materiale rimorchiato) oggetto di turismo culturale, potrà suonare stonato a più di qualcuno. L'immagine che oggi il treno gode nella pubblica opinione, stando almeno a quanto si legge sulla stampa o sugli altri mezzi di comunicazione di massa,<sup>1</sup> che spesso la interpretano e ne anticipano motivazioni e impressioni, è quanto meno limitativa, per non dire degradata o seriamente compromessa. I treni sono sporchi, lenti, in perenne ritardo, si prestano ad essere contestati nelle loro più moderne evoluzioni ad alta velocità proprio da chi ne dovrebbe esaltare gli aspetti di veicolo ecologico per eccellenza. I treni godono insomma, da tempo, di cattiva stampa, se si eccettuano le pubblicazioni per appassionati che però risultano essere assolutamente di nicchia e quindi di scarsa diffusione tra il resto del pubblico.

Pensare con queste premesse che si possa fare del turismo ferroviario nel doppio senso che prima si indicava, appare certamente arduo, proprio perché il vettore treno, nel suo complesso, da un punto di vista culturale prima ancora che turistico, non sembra portare dietro di sé una dimensione di grande e positiva rilevanza. Gli studi non cronachistici sulla sua storia sono ancora scarsi,<sup>2</sup> quelli che cercano, in un'ottica interdisciplinare, di comprendere l'influenza sulle arti contemporanee tuttora limitatissimi,<sup>3</sup> eppure il treno è stato uno dei fattori più importanti di modernizzazione della società e dell'economia nell'Ottocento, è entrato negli usi quotidiani di masse sempre più ampie, e ancora oggi è utilizzato quotidianamente da milioni di persone. Per non dire che il turismo moderno è nato proprio con il treno, prima ancora dell'avvento dell'automobile che avrebbe, ma solo nel secondo dopoguerra, rivoluzionato le abitudini degli italiani (e degli europei occidentali) in vacanza.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Si ricordano, solo a titolo esemplificativo tra i mille articoli sul genere, i due recenti servizi di Attilio Bolzoni pubblicati su "La Repubblica" del 15 e 16 febbraio 2007, *L'Italia dei treni lumaca. Undici ore per 460 km*, e *Pendolari, il castigo dei ritardi. Ogni anno settanta ore a testa*. Un'indagine svolta sulla stampa regionale nel 1989, non offriva risultati troppo diversi, segno che le ferrovie, anche nella nostra Regione, soffrono di una visibilità piuttosto opaca: cfr. ROMANO VECCHIET, *Dalla parte di chi viaggia*, in *Treni di frontiera. Ferrovie in Friuli-Venezia Giulia e Alpe Adria*, a cura di Romano Vecchiet, Ronchi dei Legionari, Centro Culturale Pubblico Polivalente, 1990, p. 21-29.

<sup>2</sup> In ambito italiano ricorderei almeno tre studi: ADOLFO BERNARDELLO, *La prima ferrovia fra Venezia e Milano. Storia della Imperial-Regia privilegiata strada ferrata Ferdinanda Lombardo-Veneta (1835-1852)*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 1996; ANDREA GIUNTINI, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 2001; STEFANO MAGGI, *Le ferrovie*, Bologna, il Mulino, 2003. Fuori d'Italia, per un approccio interdisciplinare al tema del treno e del suo impatto quotidiano nella società e nella cultura dell'Ottocento, insuperato rimane WOLFGANG SCHIVELBUSCH, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 1988, ma la cui prima edizione tedesca apparve nel 1977.

<sup>3</sup> Per una lettura comparata di come varie letterature si siano misurate con il tema del treno, si veda REMO CESERANI, *Treni di carta. L'immaginario in ferrovia: l'irruzione del treno nella letteratura moderna*, Genova, Marietti, 1993; ora anche Milano, Bollati Boringhieri, 2002.

<sup>4</sup> Certamente sintomatico può apparire questo esempio, ricavabile da una guida turistica di Udine di inizio Novecento, GIUSEPPE LOSCHI, *Udine. Piccola guida illustrata*, Udine, Tipografia del Patronato, 1903: quando l'autore accenna in un apposito capitolo alle possibili mete turistiche dei dintorni della città, i centri di cui parla sono solo quelli raggiungibili con mezzi su rotaia, non altri: Cividale, Palmanova, San Daniele, Gemona. E quando si accenna a come raggiungerli da Udine, si parla solo di collegamenti ferro-tranviari (p. 108-109).

Il treno, invece, ha ancora un forte impatto simbolico e, anche a fronte di chi se ne dichiara avverso, costituisce un elemento importante e ancora molto presente nell'immaginario collettivo, pur con tutti i distinguo del caso, e le oscillazioni che il tempo sempre ci offre. La sua immagine, se ben costruita e accuratamente perseguita, può diventare in breve un *leitmotiv* di sicuro impatto, come da tempo avviene in Svizzera, ove non a caso il treno costituisce un mezzo di trasporto diffusissimo e anche un vettore turistico di qualità. Basti pensare alla percezione affascinata e attenta che ne hanno i bambini, ai mondi che riesce a evocare, soprattutto nelle sue declinazioni nostalgiche e storiche (la locomotiva a vapore), che danno al treno un aspetto di sicuro *appeal*, che rimane incorrotto nel tempo.

Certo, il percorso che si dovrebbe compiere per poter iniziare a considerare "turistico" un treno (o almeno alcune sue linee), procedendo a un progressivo e consapevole suo *consumo* è, almeno in Italia, estremamente difficile e arduo. Occorrerebbe studiarne dapprima le sue premesse storiche, intrecciate con le scelte politiche che i vari governi che si sono succeduti alla guida del Paese hanno compiuto nei riguardi delle varie infrastrutture di trasporto, percepirne l'impatto con gli enti e le comunità locali, capire chi sono stati gli organi decisori che determinavano quale provincia favorire con il treno, o quale città. Capire se quella "strada di ferro" sia stata voluta dai poteri centrali, o invece sia nata da istanze locali; se sia stata decisa, magari per ragioni militari, da alte volontà ministeriali, o sia scaturita da una volontà di popolo, o anche da un insieme di queste e di quelle. È spesso una storia affascinante, poco nota, che però è importante conoscere se di quel treno e di quella linea ferroviaria vogliamo farci promotori turistici. Perché se è indispensabile conoscere una storia generale delle ferrovie in Italia, occorre poi anche capire come quella particolare linea che si vuole definire turistica sia alla fine potuta nascere e si sia mantenuta nel tempo fino a noi.<sup>5</sup>

Ma fare cultura ferroviaria significa anche fare storia della tecnologia, capire l'evoluzione dei mezzi di trasporto e delle infrastrutture su cui quei mezzi hanno circolato. Significa fare storia dell'architettura e dell'urbanistica, capire l'impatto che le ferrovie (o quella specifica ferrovia) hanno creato nel territorio percorso o nella città che si apprestavano a raggiungere o ad attraversare, studiando le personalità di alcuni insigni tecnici e ingegneri, che hanno contribuito a formare la futura geografia di un Paese. Significa anche raccogliere e interpretare tutte quelle testimonianze che, nella letteratura o nell'arte, sono entrate in ben più di un secolo di vita nelle pagine di tante opere letterarie o nei quadri di tanti pittori.<sup>6</sup>

Solo esaurite queste premesse, a mio avviso, si può riflettere sul resto, ovvero sulla valorizzazione turistica di una determinata linea ferroviaria e sulle modalità di una sua eventuale gestione. La linea, certo, dovrà avere determinate caratteristiche, sia di tracciato (auspicabilmente

---

<sup>5</sup> Sul turismo ferroviario lo studio se non più ampio, certo il più efficace pubblicato in Italia, con ricca bibliografia anche straniera, è senz'altro quello di STEFANO MAGGI, *In treno per diporto. Dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche. Esperienze e prospettive*. Siena, Copinfax, 1997. Il saggio era peraltro finalizzato a una riflessione sul rilancio dell'esperienza di recupero a fini turistici di una linea ferroviaria toscana che da qualche anno era stata chiusa al traffico, la Siena-Asciano-Monte Antico, con il treno turistico *Trenonatura*, per la prima volta attivato nel 1990. Tra i vari articoli che sulle riviste per appassionati a partire dagli anni Novanta rilanciano il turismo ferroviario, segnalo MONICA ANDREUCCI, *Turismo in treno*, in "I Treni oggi", 13 (1992), n. 128, p. 28-32. Va poi ricordata la rivista "Mondo ferroviario", che a partire dal 1985 tratta temi di particolare interesse per il turista ferroviario, e il supplemento quadrimestrale di "Tutto Treno", "Ferrovie Club", nato nel 1997 ma di breve durata, con l'intento di presentare all'appassionato varie linee ferroviarie meritevoli di essere visitate per la spettacolarità dei mezzi utilizzati, delle "opere d'arte" costruite e dei paesaggi attraversati. Tra le monografie, si vedano anche: *In viaggio con i treni d'epoca. 18 itinerari turistici attraverso l'Italia*, Milano, Leonardo International, 2003 e *Come viaggiavamo. Treni e turismo tra Ottocento e Novecento*, a cura di Marina Bressan e Alberto Luchitta, Monfalcone, Edizioni della Laguna, 1995, con particolare riferimento a esperienze regionali.

<sup>6</sup> A questo proposito si veda *Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs. Eisenbahn / Kultur. Railway / Culture*, a cura di Günter Dinobobl, Wien, Staatsarchiv, 2004, che presenta una serie articolata di studi interdisciplinari sul rapporto ferrovia / cultura.

panoramico, o con la possibilità di toccare località turistiche partendo da un bacino d'utenza ben popolato), sia di attrezzature (stazioni lungo la linea che permettano soste ristoratrici o agevoli partenze in bicicletta su itinerari ben segnalati), sia di mezzi che circolano sulla linea (locomotive o automotrici storiche con materiale trainato coordinato alle stesse, o mezzi moderni panoramici che abbiano punti di ristoro al loro interno). Ma senza un adeguato approfondimento storico che faccia conoscere alla potenziale utenza dei suoi treni le caratteristiche fondamentali della sua storia, divulgandone opportunamente con mostre permanenti, opuscoli o guide turistiche a bordo tutti i suoi contenuti, tale impegno è destinato ad essere quanto mai effimero e privo di una reale continuità nel tempo.

Questa breve analisi non si occuperà delle iniziative turistiche legate alla ferrovia Transalpina<sup>7</sup> nel tratto Nova Gorica-Bled, forse l'esempio più riuscito di turismo ferroviario di quest'area oltreconfine, in quanto la linea non si sviluppa in territorio regionale se non nel tratto iniziale, tra Trieste Campo Marzio e Monrupino. E anche se l'utenza del treno trae origine spesso da questa Regione (di Gorizia è il suo promotore, l'avv. Alessandro Puhali), e se il successo di questa proposta ha valicato ben presto i limiti geografici da cui è nata, cionondimeno queste iniziative sono state già ampiamente studiate per essere ancora una volta riprese, e hanno costituito un patrimonio di esperienze da cui anche ciò che qui si scriverà di seguito abbondantemente attinge.

Né ci si occuperà di linee ferroviarie ormai dismesse, con la sola eccezione della Carnia-Tolmezzo, pur se da qualche anno qualcuno ne richiede ogni tanto il ripristino. L'unico esempio positivo in Regione, che si può qui riportare, è stata la riapertura del valico ferroviario di Monrupino, realizzata proprio in occasione delle celebrazioni per il centenario della ferrovia Transalpina del 2006,<sup>8</sup> fortemente voluta dal Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio e dall'Associazione Ferstoria, nel rispetto peraltro di vigenti accordi internazionali, dopo che dal 1979 aveva visto la cessazione del traffico regolare composto unicamente da treni merci. Ma per il resto la situazione delle linee dismesse si va notevolmente aggravando, risultando sempre più difficile intervenire per un loro recupero soprattutto quando, come per la Cervignano-Aquileia-Belvedere, ci si mette improvvidamente a trasformare in pista ciclabile un tracciato ferroviario ricco di storia (si pensi alla partenza da Aquileia nel 1921 del convoglio che trasportava la salma del milite ignoto, vero evento massmediatico per l'epoca, e l'utilizzo di quella ferrovia da parte di collegamenti stagionali diretti da Vienna, Budapest e Praga), tracciato che resisteva immutato fino ad oggi, per quanto il servizio fosse stato soppresso già dal secondo dopoguerra.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> Da un punto di vista turistico si veda: *Lungo la Transalpina. Itinerari alla scoperta di sapori, tradizioni e leggende*, Monfalcone, Edizioni della Laguna, 2006; ALESSANDRO PUHALI, *La ferrovia Transalpina corridoio turistico tra Italia, Slovenia e Austria*, in *Ferrovie e treni storici nel Friuli Venezia Giulia. Opportunità di sviluppo turistico transfrontaliero*, [a cura del] Centro Studi Turistici Giorgio Valussi di Gorizia, Monfalcone, Edizioni della Laguna, 2004; ALESSANDRO PUHALI, *Transalpina e turismo: un binomio vincente*, in *Transalpina. Un binario per tre popoli*, Monfalcone, Edizioni della Laguna, 1996; ALESSANDRO PUHALI, *In viaggio sulla Transalpina tra passato e futuro*, in *Come viaggiavamo*, cit., p. 103-111. Sono poi state pubblicate in più lingue delle pratiche guide tascabili sulla Transalpina con lo stesso titolo del volume maggiore - *Transalpina. Un binario per tre popoli* - edite dalle Edizioni della Laguna nel 2004 con testi di Marina Bressan e Maria Trevisi. Sulla storia e l'approfondita analisi del suo tracciato si veda anche PAOLO PETRONIO, *Transalpina. Die Wocheinerbahn, Bohinjska Proga, La linea di Wochein*, Trieste, Edizioni Italo Svevo, 1997.

<sup>8</sup> DAVIDE RASENI, *Il valico di Monrupino*, in "I Treni", 27 (2006), n. 288, p. 14-20.

<sup>9</sup> CLAUDIO VIANINI, *Quel treno per Grado*, in "I Treni", 19 (1998), n. 193, p. 18-21. L'apertura della linea avvenne il 16 luglio 1910, la sua chiusura l'1 luglio 1937. La ripresa del traffico si verificò durante la seconda guerra mondiale per le restrizioni di combustibili per autoservizi e, secondo voci non confermate, negli anni immediatamente successivi al conflitto mondiale, anche se di brevissima durata. Si veda anche ALBERTO LUCHITTA, *"Il ponte dell'arcobaleno" (la ferrovia Cervignano-Belvedere)*, in *Come viaggiavamo. Treni e turismo tra Ottocento e Novecento*, cit., p. 62-70.

## *Il quadro legislativo*

Prima di riflettere sulla situazione regionale in questo settore, in una rapida sintesi che riguarderà le linee oggetto del nostro interesse, è opportuno accennare a quello che è il quadro legislativo in materia di valorizzazione dei beni culturali. Perché se i mezzi e gli impianti sopravvissuti alla furia distruttiva dei decenni scorsi appartengono a pieno titolo alla categoria dei “beni culturali” in quanto testimonianze “aventi valore di civiltà”, occorre conseguentemente rifarsi alla legislazione in materia che, ma solo in parte, direttamente ne tratta. Un quadro legislativo che, da un punto di vista normativo regionale del Friuli Venezia Giulia – perché di piena competenza regionale si deve parlare dopo la riforma del Titolo V della Costituzione del 2001<sup>10</sup> – appare del tutto carente, non contemplando alcun riferimento alla realtà ferroviaria regionale né da un punto di vista della fruizione e valorizzazione delle infrastrutture e dei mezzi circolanti, né da quello di un loro uso specificatamente turistico.

Due sono gli aspetti che andrebbero ricordati a questo proposito: quello specifico dei mezzi storici (in sostanza, nel nostro caso, le locomotive, le carrozze e i carri, sottoposti a tutela), e quello più generale della valorizzazione di tali beni, con le infrastrutture che li accolgono e per i quali quei mezzi sono stati creati. Se infatti il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (il Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, noto come “Codice Urbani”) e il successivo decreto correttivo del 2006 (Decreto legislativo 24 marzo 2006, n. 156) confermano in merito alla tutela quanto già era stato previsto dal precedente Testo Unico del 1999, inglobando nell’art. 11 tra i beni culturali “i mezzi di trasporto aventi più di settantacinque anni” e, nell’alinea successivo, “i beni e gli strumenti di interesse per la storia della scienza e della tecnica aventi più di cinquanta anni”, tali definizioni rimangono di fatto estremamente astratte se non vengono accompagnate da provvedimenti normativi regionali che, superando la pur indispensabile ottica di tutela statale che è a monte, non individuino i settori specifici di intervento (linee ferroviarie oggetto di valorizzazione, musei ferroviari e mezzi di trazione) e ne destinino particolari risorse finanziarie dopo aver regolamentato tutto il settore. Nella convinzione che, oltretutto, una nuova legge regionale in materia andrebbe anche a interessare, oltre ai mezzi di trasporto ferroviari, già esplicitamente ricordati nel Codice, anche le infrastrutture ferroviarie minori, senz’altro più vulnerabili dei primi e di ben più difficile salvaguardia, nel loro insieme diffuso di stazioni, magazzini, “opere d’arte” (ovvero i ponti e i viadotti), binari e sedimi, come esempi di archeologia industriale.

Se, a titolo esemplificativo, può essere enormemente utile apporre il vincolo a un edificio o a un manufatto che, per la storia che in sé contiene, è “testimonianza avente valore di civiltà”, con ciò evitando una sua demolizione o un’improvvida mutazione di destinazione d’uso<sup>11</sup>, tali provvedimenti si

---

<sup>10</sup> Con legge costituzionale 18.10.2001 n. 3 venne modificato l’intero Titolo V della Costituzione, in particolare l’art. 117, prevedendo che per quanto riguarda la legislazione sulla valorizzazione dei beni culturali si dovesse parlare di “legislazione concorrente”, in cui “spetta alle Regioni la potestà legislativa, salvo che per la determinazione dei principi fondamentali, riservata alla legislazione dello Stato”, spettando invece solo allo Stato (“legislazione esclusiva”) la legislazione in materia di tutela dei beni culturali stessi. Per quanto riguarda invece il turismo, non ricadendo né nel primo gruppo di materie, né nel secondo, la competenza legislativa spetta alle Regioni.

<sup>11</sup> Il più noto intervento di vincolo operato negli ultimi anni in Friuli dalla Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia del Ministero per i Beni e le Attività Culturali riguarda il cosiddetto “Punt di Tissin”, in Comune di Buia, un ponte in calcestruzzo armato e pietra grigia che era stato costruito negli anni immediatamente successivi la prima guerra mondiale per la linea ferroviaria, mai poi completata, Udine-Maiano, fra le frazioni di Avilla e Ontagnano. La vicenda ha visto contrapposto un comitato spontaneo di abitanti della zona da un lato e il Comune di Buia e la Provincia di Udine dall’altro. Questi ultimi intendevano sostituire il manufatto con un ponte più moderno che evitasse il restringimento della carreggiata alla strada successivamente sorta sul sedime della ferrovia (la strada provinciale n. 49 “Osovana”), mentre il Comitato, che alla fine ha avuto ragione sulla questione, si è battuto con forza per la salvaguardia del ponte, ormai parte integrante e caratteristica del paesaggio di quel sito, oltre che superstite

risolvono in un salvataggio *in extremis* di un patrimonio già in parte compromesso, ma di enorme importanza per ricostruire la storia della tecnica e in particolare dei trasporti ferroviari. Di fatto, però, tutto ciò che si può connettere *dopo* la dichiarazione di interesse culturale e dunque successivo alla sua tutela, se iscritto in un tentativo non normato di valorizzazione, nello sforzo di superare un intervento, pur essenziale e imprescindibile, di mera tutela, non può che facilmente abortire, dato che “valorizzare” senza norma e senza metodo, diventa ben difficile e non garantisce continuità di intervento. Si rimane, nei casi migliori, o “congelati” in una rigida, per quanto meritoria, fissità conservativa, o “incantati” in un *divertissement* pregevole ma di breve durata, ancora privi di un conseguente, corretto e consapevole “consumo”, nell’ambito più generale di una conoscenza e valorizzazione di un’archeologia industriale che, anche in questa Regione, avrebbe molti e magnifici esempi tutti da riconsiderare e riprendere.<sup>12</sup>

In questo senso considerare da un punto di vista legislativo<sup>13</sup> il tema della valorizzazione del patrimonio storico-ferroviario già sottoposto a tutela, può essere estremamente importante. Già il Codice Urbani, che abbiamo prima ricordato per la tutela dei mezzi di trasporto aventi più di 75 anni, ci offre più di qualche spunto. Come quando fissa, all’art. 112, la possibilità, da parte dei soggetti pubblici e sempre nell’ambito della valorizzazione di beni culturali di appartenenza pubblica, di “stipulare apposite convenzioni con le associazioni culturali o di volontariato che svolgono attività di promozione e diffusione della conoscenza dei beni culturali.” Un tipo di valorizzazione che, come vedremo, ben si presta ad essere praticato nella nostra Regione, che vede una realtà molto attiva di volontariato in ambito associazionistico che si confronta, spesso in termini difficili per carenze finanziarie e ostacoli di ogni genere, con edifici di rilevante pregio architettonico e mezzi di grande interesse tecnologico (si pensi ancora una volta al ricchissimo Museo ferroviario di Trieste Campo Marzio) ora sottoposti a giusto vincolo.<sup>14</sup>

La mancanza di una legge regionale sulla valorizzazione di questi beni è certamente sentita: una legge che – in sintonia con le associazioni di volontariato ma soprattutto nel rispetto dei beni sottoposti a tutela – preveda un vero e proprio piano strategico di sviluppo in questo settore, individui i soggetti che potranno costruire queste opportunità, istituisca un osservatorio che ottimizzi l’uso delle risorse e individui di volta in volta i progetti da privilegiare, controllandone bontà ed efficienza sia a livello di attendibilità storico-scientifica che di tecniche di comunicazione adottate, rientranti nella più vasta materia del turismo culturale. Gli esempi già da tempo adottati in questo settore dalla Regione Piemonte con la L.R. 45/1978 (di istituzione dell’Associazione che avrebbe gestito il Museo ferroviario regionale), quindi con la L.R. 56/96 (di istituzione del Museo ferroviario piemontese a Savigliano) e

---

testimonianza storica di un’importante opera pubblica per l’intero Friuli. Ma analoghi provvedimenti dichiarativi di interesse culturale ai sensi dell’art. 12 del Codice Urbani andrebbero fatti per i fabbricati tuttora esistenti della Carnia-Tolmezzo-Villa Santina, della Pinzano-Casarsa e della Cervignano-Belvedere, per la stazione di Stupizza della Cividale-Caporetto, nonché per la stazione di Ragogna della progettata tranvia a vapore San Daniele-Pinzano, testimonianze uniche di un passato di grande fervore ferroviario.

<sup>12</sup> Per un primo approccio all’archeologia industriale, in particolare nella sua applicazione ai trasporti e alle ferrovie, si veda l’ottima ricerca di uno dei più noti cultori del genere KENNETH HUDSON, *Archeologia industriale. Edizione italiana accresciuta a cura di Renato Corvino*, Bologna, Zanichelli, 1981. Interessante soprattutto la differenza colta tra gli appassionati di trasporto ferroviario e gli archeologi industriali del trasporto: “Per la maggior parte della gente l’interesse per l’industria del trasporto risiede nel suo aspetto di movimento. Ciò che conta sono i veicoli; le infrastrutture (...) sembrano, a paragone, molto noiose. Eppure, per ironia della sorte, sono proprio questi materiali noiosi la materia prima dell’archeologo dell’industria del trasporto. Si potrebbe quasi dire che l’archeologo delle ferrovie sopravvive in virtù degli avanzi del pasto dei fan delle ferrovie.” (p. 131).

<sup>13</sup> Si veda, in questo stesso volume, l’articolo di MARCO MARPILLERO E PAOLA PALMA, *Beni culturali tra tutela, fruizione e valorizzazione*.

<sup>14</sup> Nel 2006, proprio di fronte alle preoccupazioni emerse a seguito della messa in vendita da parte delle Ferrovie dello Stato del fabbricato di Trieste Campo Marzio, sede del Museo ferroviario, il Ministero per i Beni e le Attività culturali ha decretato l’interesse culturale del fabbricato stesso, scongiurandone di fatto la sua dismissione.

infine con la L.R. 5/2006 (sull'acquisizione di linee ferroviarie dismesse a scopo turistico-museale)<sup>15</sup>, potrebbero costituire la base per una piena e convinta azione dell'Ente Regione per un recupero a vasto raggio di un patrimonio culturale in senso lato, prima ancora che archeologico-industriale, meritevole di ben maggiore attenzione. I bandi europei sulla "mobilità dolce", finanziabili con piani Interreg, potrebbero rendere concreti, anche al di là di una pur importante e auspicabile legge regionale, i progetti di valorizzazione e recupero di un insieme di linee ferroviarie locali ora in pieno e irreversibile degrado.<sup>16</sup>

### *Proposte di ferrovie turistiche in Friuli Venezia Giulia La ferrovia Pedemontana Gemona-Sacile*

La Pedemontana,<sup>17</sup> ovvero la ferrovia Gemona-Sacile, nasce dall'unione di due distinte linee ferroviarie, la Gemona-Pinzano, tratta settentrionale dell'originaria linea Gemona-Pinzano-Casarsa,<sup>18</sup> completata nel 1914 (ma attivata nel suo primo tratto meridionale tra Casarsa e Spilimbergo già nel 1891), e la Pinzano-Sacile, realizzata nel primo dopoguerra e ultimata nel 1930. La prima linea, che

---

<sup>15</sup> Si riporta il primo articolo della L.R. del Piemonte 1 febbraio 2006 n. 5, suddiviso in tre commi:

"1. La Regione Piemonte acquisisce linee ferroviarie dismesse col fine primario di mantenere intatto il tracciato e di adibirle ad usi che consentano il mantenimento dell'armamento, quali l'esercizio saltuario di treni storici, o turistici, o il transito di cicli ferroviari.

2. La Regione svolge direttamente le attività di cui al comma 1, o le affida in concessione ad enti locali, ad associazioni, o al Museo Ferroviario Piemontese, istituito con legge regionale 26 luglio 1978, n. 45 (Istituzione del Museo Ferroviario Piemontese).

3. Verificata l'impossibilità o l'antieconomicità di procedere ai sensi del comma 1, la Regione utilizza le linee ferroviarie dismesse per la realizzazione di piste ciclabili, o per altre attività di pubblico interesse."

<sup>16</sup> Oltre alla Regione Piemonte, anche la Regione Sardegna si è occupata di valorizzare la rete ferroviaria a scartamento ridotto, di grande valenza turistica, ora gestita dalla società Ferrovie della Sardegna (FdS), finanziando la società per l'istituzione di vari treni turistici (Il "Trenino verde"), peraltro promotori di un'economia turistica indotta, importante occasione di sviluppo in aree interne ad elevato tasso di spopolamento. La Provincia Autonoma di Bolzano ha infine ripristinato nel 2005, compiendo un importante lavoro di ammodernamento della linea, la ferrovia Merano-Malles Venosta, che le Ferrovie dello Stato avevano chiuso nel 1990. Oggi, a due anni dalla sua riattivazione, la linea gode di un successo commerciale e turistico notevole, tanto che sono state aumentate le corse inizialmente previste. Per i riflessi sulla realtà regionale del Friuli Venezia Giulia – che non ha mai conosciuto simili progetti, ma solo tagli di supposti "rami secchi" – oltre che per una descrizione tecnica dei lavori che ne hanno permesso il ripristino, si veda ROBERTO CAROLLO, FABIO LAMANNA, GIOVANNI LONGO, *La ferrovia Merano-Malles ramo secco rinverdito in Val Venosta*, in "Rassegna tecnica del Friuli Venezia Giulia", 57 (2006), n. 3, p. 26-29.

<sup>17</sup> ROMANO VECCHIET, *La ferrovia Pedemontana Gemona-Sacile tra storia e sviluppo turistico*, in *Ferrovie e treni storici nel Friuli Venezia Giulia*, cit. Pubblicato con altre immagini anche in "La Panarie" 37 (2004), n. 143, p. 67-78. Tra gli altri contributi sulla Pedemontana vanno segnalati: CESARE BORTOTTO, *La pedemontana ferrovia degli emigranti*, in "Il Noncello" (1978), n. 46, p. 77-86 e IDEM, *Sulla ferrovia "pedemontana"*, in CESARE BORTOTTO, *Ferrovie in Friuli. Da Udine verso Venezia. Sulla ferrovia pedemontana*, [Udine], Dopolavoro Ferroviario, 1991, p. 43-64. Si possono ricordare anche: ROMANO VECCHIET, *Ferrovia Pedemontana: storie di sopravvivenza*, in "Nuove. Periodico dell'Associazione fra le Pro Loco del Friuli-Venezia Giulia", 5 (1993), n. 1-2, p. 50-51 e ROMANO VECCHIET, GIANNI FOTI, *Itinerario / binario. La linea Gemona-Pinzano-Sacile e i segni di alcune stazioni*, in "Architetti Regione", (1995), n. 9, p. 18-19. Per la parte turistica qui si riprendono ampi passi del mio contributo *La ferrovia Pedemontana Gemona-Sacile tra storia e sviluppo turistico*, cit. Recentemente la Pedemontana è stata riscoperta e nobilitata letterariamente anche dal grande scrittore Elio Bartolini in un racconto postumo, pubblicato nel 2007 nelle edizioni del Circolo culturale Menocchio: *Itinerario d'amore e di ferrovie pedemontane*.

<sup>18</sup> *La ferrovia da Spilimbergo a Pinzano*, in *Tagliamento, due sponde sul fiume. Guida storico tecnica di un tratto del medio corso*, a cura di Luca Pellegrini, Spilimbergo, Comitato Studi Tagliamento, 2005, p. 173-180. Vi si rintraccia un'ampia bibliografia sull'intera linea Gemona-Pinzano-Casarsa.

faceva parte di un ambizioso progetto patrocinato essenzialmente da Venezia ancora negli anni Settanta del XIX secolo per collegare il porto della Serenissima alla “nuova” Pontebbana in costruzione, creando un collegamento che, via Portogruaro San Vito e Casarsa, raggiungesse Gemona e quindi gli importanti mercati dell’Europa centrale, nasceva come linea “internazionale”, ma proprio per aver trascurato il nodo di Udine fu avversata dal Friuli e ostacolata a più riprese, tanto da essere completata solo parecchi anni più tardi e per altri scopi, essenzialmente militari, di difesa strategica della sponda destra del Tagliamento.<sup>19</sup> La seconda linea qui ricordata, la Pinzano-Sacile, fu l’unica ferrovia friulana che nel primo dopoguerra venne completata tra tutte quelle progettate o parzialmente costruite all’epoca, sia per importanti motivi strategici, di supporto logistico alla difesa del confine orientale sul Tagliamento, sia per le località, numerose e non proprio minori che avrebbe collegato fra loro, assicurandosi così un certo traffico anche in vista di un prolungamento, poi non attuato, con il capoluogo friulano, attraverso Buia, Colloredo e Pagnacco: la Udine-Maiano. Proprio la chiusura prima al traffico passeggeri (1967), e poi via via del traffico delle merci e delle tradotte militari (1987) della Pinzano-Casarsa, ha fatto sì che la parte settentrionale della linea più antica, la Gemona-Pinzano, si innestasse sulla Pinzano-Sacile, costituendo così a partire dal 1967 un’unica linea, la ferrovia Pedemontana.

Dalla fine degli anni Sessanta a oggi la Pedemontana ha subito visibilmente una forte contrazione del traffico passeggeri, mantenendo essenzialmente solo quello studentesco e per di più nella sua tratta più meridionale, da Maniago a Sacile, dove il servizio è in qualche modo più curato. La scarsità di traffico non ha però comportato fortunatamente la chiusura della linea, ma solo una importante limitazione, a partire dall’orario estivo 1997, da quando cioè la tratta Gemona-Pinzano, e quindi l’intera Pedemontana, viene percorsa solo nei giorni festivi. È vero che la Gemona-Osoppo, sua porzione più settentrionale, è stata elettrificata di recente e che la stazione di Osoppo detiene ora il record del traffico merci in Regione in quanto serve il polo industriale di Rivoli di Osoppo (ZIRO), ma questo dato, per quanto molto positivo, non incide sulla vitalità della linea nel suo complesso, che è decisamente poco utilizzata e dove il traffico merci, a parte i 5 km tra Gemona e Osoppo, è ormai del tutto uscito di scena.

Proprio questa limitazione del traffico fa capire come ormai, se escludiamo come si diceva la tratta più meridionale, la Pedemontana svolga di fatto un ruolo essenzialmente turistico, anche se non dichiarato e solo recentemente (estate 2006) proposto con una certa convinzione da Trenitalia attraverso una serie di viaggi pubblicizzati attraverso depliant, manifesti e comunicati stampa che, utilizzando le spesso vuote automotrici già in orario, proponevano viaggi con agevolazioni tariffarie per il trasporto della bicicletta con mete diverse, a seconda delle feste che le varie “pro loco” o altre associazioni organizzavano nei paesi lungo il percorso.

Per quanto lodevole possa esser considerata la proposta, il programma, slegato da un progetto di recupero funzionale di tutta la potenzialità della linea anche al di là di una estemporanea iniziativa turistica, non ritengo abbia portato nuovo traffico passeggeri sulla linea, proprio perché non si interveniva anche a livello strutturale, proponendo nuovi collegamenti soprattutto nei confronti delle linee maggiori che la Pedemontana avrebbe potuto arricchire di nuovo traffico.

Quale treno allora si potrebbe immaginare per un uso turistico della linea, fatta salva la sua funzionalità, tutta da riscoprire e reinventare, di affluente alle direttrici principali della nostra Regione?

La sua peculiarità, che potrebbe scoraggiare un operatore turistico, ovvero quella di originarsi e concludersi lontana da un grosso centro come Udine, ponendo difficoltà nel raggiungimento della

---

<sup>19</sup> Notizie di questo dibattito sono riportate in due miei studi: ROMANO VECCHIET, *Storia della ferrovia Portogruaro-Casarsa*, in *Cordovât*, Udine, Società Filologica Friulana, 2002, p. 161-190, e IDEM, *Le linee del desiderio. Progetti ferroviari e tranviari tra Otto e Novecento a San Daniele*, in *San Denêl*, Udine, Società Filologica Friulana, 2004, p. 459-519.

stazione di partenza, sia essa Gemona o Sacile, si tradurrebbe in un vantaggio se soltanto si considerasse la straordinaria possibilità di effettuare un vero e proprio “anello” ferroviario, con partenza da Udine e percorso antiorario Gemona-Pinzano-Maniago-Sacile fino all’arrivo alla stazione di partenza nel capoluogo friulano.

I mezzi di trazione, importanti per accrescere il pubblico di chi la utilizzerà a fini turistici, dovranno essere a vapore per la Pedemontana, ma si potranno sposare con la trazione elettrica d’epoca per le due tratte Udine-Gemona e Sacile-Udine, mantenendo ovviamente per l’intero percorso le carrozze centoporte del treno storico. Altra soluzione, certo più pratica e funzionale, sarebbe quella di contare sulla trazione diesel per le due tratte elettrificate, mantenendola in coda e in caso di necessità anche sulla Gemona-Sacile, che avrebbe in testa il mezzo a vapore. Andrebbe studiata la possibilità di mantenere “bloccata” la composizione del convoglio approfittando della particolare geometria delle stazioni di Gemona e Sacile con, ad esempio, il locomotore elettrico (o diesel) in testa sulla prima tratta e locomotiva a vapore in coda, viceversa per il percorso della Pedemontana, e di nuovo con locomotore elettrico (o diesel) in testa sulla tratta conclusiva, ciò per evitare spostamenti a vuoto di materiale rotabile che non sarebbe funzionale al percorso turistico e per consentire un unico ricovero a Udine dell’intero complesso.

Decisiva però è la messa in calendario di questo treno con cadenza almeno quindicinale (l’esperienza turistica della Transalpina ce lo insegna) e, vista la minore spettacolarità del paesaggio attraversato, è altrettanto importante sensibilizzare la clientela con un pacchetto di offerte ancora più attentamente formulate che possa prevedere una serie di iniziative di qualità lungo la linea con il supporto di associazioni culturali, istituzioni, biblioteche e pro loco programmate per tempo e che dovrebbero mettere a disposizione, per tutti quei casi in cui la località meta dell’escursione non sia raggiungibile a piedi, anche i mezzi di trasporto per i trasferimenti previsti. Le occasioni non mancherebbero di certo: dal progetto di ripopolamento del grifone a Cornino ai siti di interesse archeologico in comune di Pinzano, dalle coltellerie di Maniago all’industria idroelettrica di Montereale Valcellina, dai campi aeronautici di Aviano alle bellezze urbanistiche e architettoniche di Sacile e Gemona. Per non parlare della possibilità di raggiungere San Daniele da Pinzano o Cornino in occasione della tradizionale festa del prosciutto (ma non solo), anche attraverso l’uso della bicicletta trasportata sul treno, o Barcis da Montereale lungo la spettacolare strada della Valcellina. E ciò vale per mille altre diverse occasioni tutte da pensare e progettare con cura. Non peregrina potrebbe anche essere l’ipotesi che per ogni viaggio si indichi un tema culturale dominante, e su questo tema si facciano convergere gli sforzi organizzativi maggiori di una particolare giornata. Basti pensare all’importanza che località come Lestans hanno ormai nel settore della fotografia, o Sacile in quello del cinema muto, o Montereale, attraverso il circolo culturale “Menocchio” nel campo della ricerca storico-antropologica. Curato convenientemente potrebbe essere anche un itinerario enogastronomico lungo le varie località toccate dalla linea, ma con particolare riguardo a Sacile (o a Maniago), dove il nostro treno storico effettuerebbe le fermate più lunghe in coincidenza del pranzo.

Certo, un progetto di questa portata non può essere sostenuto unicamente da un gruppo di appassionati del vapore, la cui competenza andrà concentrata sulla scelta ed eventualmente conduzione dei mezzi di trazione, sul loro rimessaggio e sulla loro piena efficienza durante il percorso. Né tanto meno l’intero sforzo organizzativo può essere sostenuto dalla Direzione del Trasporto Regionale di Trenitalia. La professionalità che un operatore turistico specializzato dovrebbe usare per rendere appetibile anche a un pubblico di non appassionati questo pacchetto, non è cosa di poco conto e, per chi proviene da fuori, dovrebbe interessare anche un pernottamento a Udine, una tra le città (insieme alla sua Regione) più dimenticate dal turismo italiano, ma non per questo meno appetibile e interessante. Soprattutto sarebbe determinante individuare un soggetto istituzionale in grado di coordinare i vari *partners* (agenzie e guide turistiche, musei, biblioteche, enti locali, pro loco, direzione del trasporto regionale, associazioni di appassionati), per dare garanzia di continuità alle iniziative e autorevolezza

nelle scelte da operare.

Proprio attraverso una rivitalizzazione turistica e un approfondimento su più livelli della sua storia e memoria, anche la Pedemontana potrebbe recuperare gradualmente quella che è comunque la sua vocazione più specifica e non più procrastinabile: una linea che, se ha perso le sue specificità strategiche e militari o la sua vocazione internazionale, motivi determinanti per la sua originaria attivazione, potrebbe mantenere vivissima la sua funzione locale in raccordo con le due direttrici di traffico su cui si innesta, la Udine-Venezia e la Udine-Tarvisio-Vienna. Incentivarne l'uso turistico dovrebbe alla fine riverberarsi positivamente anche su quello complessivo, quotidiano e feriale.

### *La ferrovia Udine-Cividale*

La realizzazione della ferrovia Udine-Cividale,<sup>20</sup> fortemente voluta dai Comuni del Cividalese e dalla Provincia di Udine, che in parte ne ressero la spesa, venne concessa alla “Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche” di Padova con decreto 12 giugno 1884 e inaugurata soltanto due anni dopo, il 24 giugno 1886. Nonostante il mancato collegamento con altre linee e la gestione mai statale della stessa, venne a costituirsi nel tempo come un tracciato importante per lo sviluppo di Cividale, simbolo di una ferrovia che, pur indubbiamente locale, manteneva una sua dignità e solidità funzionale, una sua sempre utile presenza nel territorio che si proponeva di servire. Se infatti il suo mancato prolungamento verso il Predil o verso la ferrovia Transalpina,<sup>21</sup> nocque per un certo tempo alle sue aspirazioni internazionali, la sua utilità come linea affluente al nodo di Udine fu sempre indubbio, e ciò la pose al riparo da rischi, pur presenti, di affrettate e improvvide chiusure. Basti pensare a cosa successe ad altre linee più economiche (le tranvie a vapore ed elettriche) che avevano collegato centri come San Daniele o Tarcento e Tricesimo al capoluogo friulano, che tra il 1955 e il 1957 vennero ingloriosamente chiuse, anche per la loro debolezza strutturale e tecnologica, che le rendeva del tutto inadeguate ai contestuali vettori su gomma, allora prepotentemente emergenti per la loro maggiore capillarità ed economia di esercizio. La Udine-Cividale aveva invece le caratteristiche di una linea ferroviaria tradizionale, con il vantaggio di essere collegata direttamente alla stazione ferroviaria di Udine, e per quanto non offrisse collegamenti diretti con altre stazioni della regione, riusciva a garantire un servizio apprezzato dall'utenza, con una frequenza di corse che negli ultimi anni si è fatta sempre più fitta, tanto da meritarsi la denominazione, forse troppo ottimistica, di ferrovia metropolitana.<sup>22</sup>

Rispetto alla Pedemontana, la Udine-Cividale svolge un ruolo primario nel collegamento tra Cividale, comprensivo del suo *hinterland*, e il capoluogo friulano, calamitando su di sé importanti quote di traffico pendolare. Solo secondariamente può esercitare un ruolo di interessante ferrovia turistica, ma – sempre distinguendosi in questo dalla Pedemontana – non tanto per le caratteristiche della sua linea (troppo breve – 15 km – e attraversante un territorio di non sempre grande attrazione paesaggistica, per di più non molto diverso dal parallelo tracciato stradale), quanto per la località, di grande fascino e di primario interesse turistico, che riesce a mettere in quasi immediato contatto con il capoluogo friulano. D'altra parte, proprio la breve durata del viaggio (sedici minuti), rende ideale la Udine-Cividale per un uso “dimostrativo” del treno per quei genitori che vogliano portare i propri figli in treno, magari per il loro primo “battesimo” ferroviario, senza un impegno troppo gravoso né in

<sup>20</sup> MARINO ZERBONI, *Le ferrovie di Cividale del Friuli. Un viaggio nella storia*, Udine, Forum, 2003.

<sup>21</sup> ROMANO VECCHIET, *Direttrici di traffico ferroviario al confine orientale. Dal progetto della ferrovia del Predil alla Cividale-Caporetto*, in *Slovenia. Un vicino da scoprire*, Udine, Società Filologica Friulana, 2003, p. 209-248. Pubblicato con altre immagini anche in “Atti dell'Accademia udinese di scienze lettere e arti”, anno 2003, vol. XCVI, p. 111-148.

<sup>22</sup> CESARE BORTOTTO, *La Udine-Cividale da tradotta a metropolitana*, in “Rassegna tecnica del Friuli-Venezia Giulia”, 45 (1994), n. 5, p.18-23.

termini di tempo, né di spesa. E dove il turismo ferroviario è una componente, non esclusiva, di un pacchetto che dovrebbe contenere sempre, e direi necessariamente, la visita della città ducale. L'uso turistico di questa linea è insomma funzionale a una visita di Cividale, ma proposta con un mezzo alternativo alla solita automobile, dove la componente ecologica tipica del treno, unita alla buona qualità del servizio e alla frequenza delle corse, dovrebbe costituire un mix di elementi da spendere per un'azione di marketing turistico di questa ferrovia. La trasportabilità delle biciclette, ora non praticabile, è senz'altro una carta da giocare come per la Pedemontana con le nuove automotrici Stadler, e può senz'altro rivelarsi vincente sia per una visita di Cividale e delle sue borgate, sia per proseguire la corsa verso l'alta valle del Natisone e le altre vallate minori.

L'utilizzo di mezzi ormai "storici", come le caratteristiche automotrici della serie AD 800, costruite dalle officine Stanga di Padova tra il 1957 e il 1961 e acquisite dalla Società Veneta proprio per la Udine-Cividale e la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina, proponibili con un biglietto di costo sensibilmente maggiorato, potrebbe suscitare un certo interesse da parte degli appassionati, considerando la tipicità di questo mezzo che era stato utilizzato anche sulla Mestre - Piove di Sacco - Adria, anch'essa gestita dalla Società Veneta, e che ha di fatto scalzato le ultime locomotive a vapore utilizzate per il servizio passeggeri nei primi anni Sessanta.<sup>23</sup>

Più impegnativo, ma anche più remunerativo da un punto di vista commerciale e di sicuro successo di pubblico se attentamente distribuito nel tempo, è l'utilizzo di materiale storico a trazione a vapore, come peraltro già avvenuto anche in recenti occasioni per i festeggiamenti nel 2006 in occasione del centovesimo anniversario della linea. In questo caso la brevità del percorso rende meno gravosi i costi di esercizio, anche se – va pure detto – i mezzi a vapore che eventualmente dovessero essere fatti circolare sulla linea non sono certo quelli che la Udine-Cividale ha visto transitare nei suoi primi anni di esercizio, ovvero le locomotive del gruppo 27 costruite da Henschel di Kassel tra il 1902 e il 1903, purtroppo da tempo demolite. A meno che la linea non funzioni da ferrovia museo, costituendosi come una sorta di passerella dei mezzi più antichi e caratteristici conservati in regione, senza doversi obbligatoriamente vincolare a quelli che effettivamente vi circolarono. Con quest'ultima formula si potrebbero programmare per la primavera e l'estate diversi treni amatoriali, sfruttando i vari mezzi conservati al Museo ferroviario di Trieste Campo Marzio,<sup>24</sup> e contando sulla curiosità degli appassionati per i vari mezzi di trazione a vapore o diesel, che ripeterebbero il viaggio se messi nelle condizioni di poter provare e vedere in funzione locomotive appartenenti a gruppi diversi.

Va giustamente messo in luce che, considerate correttamente questo tipo di premesse, la direzione della ferrovia Udine-Cividale si è mossa con avvedutezza su questo profilo, senza programmi faraonici e difficili da concretizzare, ma stabilendo forme di collaborazione con enti pubblici e con associazioni di appassionati per le iniziative commemorative, e con le scuole per favorire l'educazione all'uso del treno. La proposta che ne è scaturita, denominata "Cesarino" e legata all'immagine delle nuove automotrici Stadler, ha comportato delle agevolazioni tariffarie per i più piccoli, dal sabato pomeriggio a tutta la domenica, perché viaggiassero gratuitamente se accompagnati da un genitore o un adulto. L'iniziativa, lanciata il 27 gennaio 2007, sembra stia riscuotendo un giusto successo, in un periodo, quello dei fine settimana, in cui questo tipo di treni viaggia normalmente con un minor numero di passeggeri a bordo e vi è quindi la necessità di incrementarne l'uso anche festivo, da diporto. Un uso che, di riflesso, potrebbe poi riverberarsi positivamente anche sul traffico normale degli altri giorni feriali e soprattutto educerebbe il ragazzo a un utilizzo del treno come mezzo alternativo di una

---

<sup>23</sup> GIOVANNI CORNOLÒ, *La Società Veneta Ferrovie*, Ponte San Nicolò, Duegi, 2005.

<sup>24</sup> Si veda, tra i contributi più recenti, LEANDRO STEFFÈ, *Il Museo ferroviario di Trieste: esperienze, prospettive e moderni strumenti virtuali di diffusione*, in *Ferrovie e treni storici nel Friuli Venezia Giulia*, cit., p. 31-41. Un contributo molto esaustivo, che fotografa il museo triestino alla fine degli anni Ottanta, è quello di GIORGIO GRISILLA, *Trieste Campo Marzio, da stazione a museo*, in *Treni di frontiera*, cit., p. 125-129.

mobilità consapevole. Peraltro, anche l'assegnazione di un biglietto gratuito per i bambini con il logo di un treno disegnato apposta per loro, e la possibilità di trascrivere il proprio nome sul biglietto, insieme ad altre forme di coinvolgimento attuate attraverso la scuola, accresce senza dubbio la fidelizzazione del ragazzo al treno.<sup>25</sup>

Ma quali altre iniziative si potrebbero sperimentare nell'ambito di un uso turistico della Udine-Cividale?

Proprio a sostegno dell'attività turistica di qualità che da qualche anno caratterizza Cividale soprattutto sul versante dello spettacolo e del teatro con la grande rassegna del "Mittelfest", di sicura valenza internazionale, la ferrovia si è da qualche anno posta al servizio della manifestazione istituendo delle corse straordinarie fino a tarda notte, per consentire soprattutto al pubblico udinese (o quello pernottante a Udine per ragioni di ricettività alberghiera), di arrivare a Cividale in treno senza problemi di parcheggio o di stress da guida. L'iniziativa, lodevole di per sé, meriterebbe di essere meglio conosciuta, grazie a una visibilità della ferrovia e dei suoi servizi anche sul ricco materiale pubblicitario e informativo della rassegna. Il treno stesso potrebbe veicolare informazioni sul "Mittelfest", sia con decori pubblicitari lungo le fiancate dei nuovi Stadler, che evidentemente potrebbero permanere ben al di là della settimana di programmazione, sia con materiale informativo distribuito lungo il percorso o con speciali presentazioni ai diversi spettacoli della serata. Il prezzo del biglietto per lo spettacolo, inoltre, potrebbe dare diritto a uno sconto speciale per l'acquisto del biglietto ferroviario (o viceversa), o di eventuali altre forme di abbonamento ridotto. Considerando l'importanza della rassegna, nota a un pubblico internazionale, il treno stesso otterrebbe un'ottima visibilità che avrebbe un positivo effetto di ricaduta lungo tutto l'anno, confermando questo vettore come il più indicato per un turismo culturale alternativo e intelligente.

E sempre collegato a un turismo forse più commerciale che culturale, e di certo più locale rispetto a "Mittelfest", nato per rivitalizzare la città ducale con iniziative e spettacoli di sicuro richiamo, vi è ora l'organizzazione di una "notte bianca" nel mese di giugno di ogni anno (a partire dal 2006, sull'esempio di analoghe iniziative attuate in altre città italiane) che, com'è noto, prevedono l'apertura di tutti gli esercizi per l'intera nottata. È scontato che anche in questo caso la Udine-Cividale debba comunicare la propria presenza, proponendo un numero di corse notturne sufficienti per smaltire tutte le presenze di chi volesse utilizzare il treno per partecipare a questo evento.

Si ripeterebbero, insomma, dopo vari decenni di assenza complice il successo inarrestabile della motorizzazione privata, situazioni ben note a chi invece quella "rivoluzione" ancora non l'aveva provata, e non aveva altri mezzi per partecipare alle iniziative di massa organizzate a quel tempo – per di più tradizionali sagre paesane – se non l'uso del treno o del tram, che vedevano già allora corse straordinarie nella massima composizione possibile.<sup>26</sup> Con la differenza che ora chi sceglie il treno per

---

<sup>25</sup> Ci si può a questo proposito riferire a un'iniziativa interessante da un punto di vista didattico, organizzata tra gli altri dall'Associazione "La città possibile FVG", forse tra le prime attuate con questa logica e denominata *Avanti e indietro... un viaggio tra passato e futuro sulla linea ferroviaria Udine-Cividale*, realizzata a Remanzacco il 22 settembre 2006 in occasione della settimana europea della mobilità, che ha visto il coinvolgimento della scuola media di quel paese, oltre a una classe elementare di Udine, giunta a Remanzacco in treno. Tema dell'incontro, condotto da chi scrive, è stata una veloce sintesi sulla storia delle ferrovie nel mondo, con particolare riferimento alla storia ferroviaria nella nostra regione e a quella della Udine-Cividale, non sottacendo le motivazioni ambientali ed ecologiche che dovrebbero far preferire il trasporto pubblico su ferro a quello privato su gomma.

<sup>26</sup> In occasione della sagra del prosciutto l'ultima domenica di agosto la tranvia Udine-San Daniele rafforzava le sue corse. Ma analoghe considerazioni si possono fare per l'altra tranvia friulana, la Udine-Tricesimo-Tarcento, che per particolari ricorrenze vedeva l'organizzazione di corse speciali. Cfr. PAOLO MONTINA, *Documenti e note sulla tramvia Udine-Tricesimo-Tarcento (1889-1927)*, Tarcento, Comune, 1987: "Indubbiamente il tram segnò per Tarcento l'apice del suo periodo d'oro come centro turistico (...) che la guerra troncò bruscamente." (p. 41). Da Gemona a Spilimbergo, fino agli anni Sessanta, veniva organizzato un treno straordinario a vapore il sabato mattina per permettere l'afflusso di numerosi

diporto, spesso utilizzatore della propria automobile, lo fa per meditata scelta e con tutta consapevolezza, mentre allora era, se proprio non ci si poteva muovere a piedi, in carretto o in bicicletta, una forzata necessità. Né possono essere avanzate considerazioni economiche, valide invece per l'uso del treno, mezzo senz'altro meno dispendioso dell'auto, nei giorni feriali: per sconfiggere l'abitudine dell'auto per diporto, tradizionale strumento dello svago domenicale, occorrono motivazioni forti, e una strategia di marketing che metta in risalto le peculiarità del treno. Magari coordinando le varie proposte, per ottenere una maggiore visibilità in ambito regionale e non solo, come sembra si stia facendo fra la Direzione del Trasporto Regionale di Trenitalia e la Direzione delle Ferrovie Udine-Cividale, che potrebbero lanciare sul mercato del turismo regionale proposte complessive sull'uso del treno nei giorni festivi.

### *Il Rondò di Trieste, il tram di Opicina e l'ipotesi di collegamenti festivi con San Vito al Tagliamento e Palmanova*

Con la denominazione di *Rondò di Trieste* viene promosso ormai da un paio d'anni un itinerario ferroviario di grande interesse paesaggistico e culturale che interessa il golfo di Trieste e il Carso triestino, effettuato con materiale ferroviario ormai d'epoca (un complesso di elettromotrici Ale 540 030, Le 840 061 e Ale 540 010, costruite negli anni Cinquanta), che percorre a spola un tracciato quasi ad anello, con fermate in stazioni spesso non più adibite al trasporto viaggiatori e una tratta, quella tra Opicina e Trieste Campo Marzio, da tempo non utilizzata da treni viaggiatori.<sup>27</sup> Il breve viaggio può iniziare a Trieste Centrale, raggiungere Opicina con soste a Miramare e ad Aurisina, per poi, cambiato senso di marcia, scendere verso Rozzol e raggiungere la stazione di Trieste Campo Marzio, sede dell'importante museo ferroviario della città. Il treno riparte poi in senso inverso permettendo di effettuare nell'arco della giornata due corse in un senso e nell'altro.

Il *Rondò di Trieste* rappresenta l'unica vera possibilità di fare del turismo ferroviario in Regione, organizzata con l'ausilio determinante del personale volontario del Museo ferroviario di Trieste, che cura il rimessaggio e il ripristino dei mezzi di trasporto, nonché l'apertura del Museo stesso in occasione dell'arrivo o della partenza del convoglio. Il servizio è piuttosto curato, e prevede a bordo la presenza di una guida turistica che illustra attraverso un impianto a diffusione sonora la storia delle linee attraversate e informa delle prossime soste. Sono previste gradevoli occasioni di ristorazione (a Villa Opicina viene offerto un aperitivo alle 12.30 e la merenda alle 18) comprese nel prezzo globale del biglietto, e altre tre soste in stazioni o fermate di norma chiuse al pubblico (Aurisina e Rozzol) o funzionanti ma generalmente poco note ai viaggiatori (Miramare). Non mancano infine dei depliant dalla grafica molto accattivante che spiegano le ragioni dell'offerta turistica, le iniziative collaterali, i musei e le mostre aperte a Trieste per tutto il periodo di circolazione del treno, i sentieri sul Carso che si dipartono dalle stazioni lungo la linea.

Il successo dell'offerta è dovuto a una serie di fattori, che vanno dal bacino d'utenza piuttosto ampio, costituito dalla città di Trieste e potenzialmente, anche se in misura più ridotta, dall'intera Regione, ma passa anche attraverso una pubblicità capillare, fatta sui treni interregionali con messaggi registrati, e con una diffusione del materiale pubblicitario a stampa che raggiunge tutte le stazioni della

---

passaggeri al mercato di Spilimbergo. E ancora, su altri itinerari per particolari feste popolari, erano frequenti le offerte di biglietti di andata e ritorno con il 50% di sconto, e la contestuale organizzazione di treni straordinari fino a notte inoltrata.

<sup>27</sup> Sui treni storici e l'esperienza triestina, si veda LEANDRO STEFFÈ, *Il Museo Ferroviario di Trieste: esperienze, prospettive e moderni strumenti virtuali di diffusione*, in *Ferrovie e treni storici nel Friuli Venezia Giulia*, cit., p. 31-41. La denominazione di *Rondò di Trieste* è stata successiva alla stesura di questo contributo.

rete regionale. Ma il successo è essenzialmente dovuto alla straordinaria bellezza naturalistica e architettonica delle zone attraversate, alla presenza di un treno storico espressamente dedicato a questo tipo di viaggio e non più rintracciabile come materiale ordinario su altre linee della rete italiana, e alla ricchezza di proposte che vengono fatte veicolare o presentate direttamente: dal museo ferroviario di Trieste Campo Marzio alla stazione storicamente importante di Aurisina, già Nabresina; dal viadotto di Grignano, su cui il treno può fermarsi per qualche minuto per far eseguire ai viaggiatori degli scatti fotografici sul golfo, a quello imponente di Aurisina; dal racconto della ferrovia Meridionale, sia pur tracciato per brevi cenni dalla guida a bordo, a quello della Transalpina, entrambe ferrovie di cui il *Rondò* percorre le tratte finali.

Difficile davvero poter fare di meglio. Se non, forse, riuscire a mantenere aperto il Museo di Campo Marzio anche quando questo sarebbe chiuso, almeno in corrispondenza dell'arrivo o della partenza del treno. O migliorare ancora l'informazione storica a bordo (ma è certo difficile riuscire a trovare un giusto equilibrio che contempli una corretta informazione storica senza cadere però in un eccesso di erudizione). Più che altro, proprio il successo arriso a questa offerta turistica potrebbe portare al traino le altre proposte della rete regionale di Trenitalia, quali quelle della Pedemontana, decisamente meno fortunate e di più difficile attuazione, o - in una ricerca di sinergie tutte da inventare - quelle della Udine-Cividale: attraverso depliant e manifesti coordinati e condivisi, biglietti cumulativi per le varie iniziative, sconti sulle proposte collaterali.

Il panorama del trasporto su ferro da diporto non sarebbe completo se non si accennasse anche al tram Trieste-Opicina.<sup>28</sup> Un percorso che da un capolinea all'altro è una continua sorpresa sia tecnologica che paesaggistica. E pur costituendo un servizio di trasporto pubblico quotidiano ancora utilissimo per i popolosi quartieri attraversati, è al tempo stesso anche un tram museo, per l'unicità del suo sistema di risalita che, per quanto ammodernato recentemente, con non sempre positivi risultati, costituisce un formidabile reperto di archeologia industriale tuttora operante e attivo.

In questo caso, la presenza visibile nel centro città del più che centenario tram e la sua storia divulgata in innumerevoli aneddoti, ricordi, canzoni e varie pubblicazioni, nonché un orario che copre tutte le ore centrali della giornata, dalle 7 alle 20, renderebbe probabilmente non determinanti iniziative promozionali di contorno. Ciò che va senz'altro garantita è casomai la presenza, nelle due stazioni ai capolinea, di agili guide a stampa sulla sua storia, punti vendita di cartoline, e una piccola mostra fotografica permanente. Certo, anche in questo caso, sarebbe utile veder comparire il *tram de Opicina* sui depliant pubblicitari delle altre proposte turistiche su ferro della Regione, perché di certo la sua presenza nobiliterebbe l'intero pacchetto delle offerte, oltre ad arricchirlo di una proposta di sicuro richiamo internazionale. Forse, la vera raccomandazione che alla trenovia Trieste-Opicina va fatta, soprattutto alla luce dei recenti episodi di interruzione ripetuta del servizio, è che la continuità di questo servizio vada garantita con assoluta priorità, fatte salve evidentemente le ragioni imprescindibili legate alla sicurezza del trasporto.

Una volta garantita questa continuità, che deve anche valere per il *Rondò*, almeno per i mesi estivi, potrebbe essere di sicuro significato che queste due proposte "triestine" siano visibili nei pacchetti che i *tour operator* realizzano per la città giuliana. Solo così si potrebbe ampliare l'offerta a un pubblico diverso, non di soli appassionati, e destinato quindi a svilupparsi su fronti nuovi, arrecando concreti vantaggi all'intero sistema di proposte di turismo ferroviario regionale. Con un ruolo di primo piano, ovviamente, da attribuirsi alla Regione Friuli Venezia Giulia, l'unica in grado di mediare tra soggetti diversi, e a poter imporre una strategia comune su questo tema nuovissimo, il tema del consumo del treno come forma di turismo culturale.

---

<sup>28</sup> Tra le molte indicazioni bibliografiche possibili sullo storico *Tram de Opicina*, come amichevolmente lo chiamano tutti i triestini, segnalo quella più specificatamente legata al suo utilizzo turistico: ROBERTO PUCCIONI, FULVIO FORTI, *La tranvia di Opicina*, in *Ferrovie e treni storici nel Friuli Venezia Giulia*, cit., p. 63-68.

Un ultimo cenno deve riguardare infine l'utilizzo del treno per diporto nei giorni festivi sulle linee Udine-Cervignano<sup>29</sup> e Casarsa-Portogruaro.<sup>30</sup> Attualmente, da più di qualche anno, queste due linee sono chiuse al traffico passeggeri la domenica e i giorni festivi, e non vi è possibilità alcuna di raggiungere con il treno in tali giornate centri di notevole interesse turistico regionale come Palmanova e San Vito al Tagliamento. Se in particolare Palmanova può essere toccata la domenica da un autoservizio sostitutivo, San Vito sulla Casarsa-Portogruaro è completamente isolata.

Considerando la scarsità di uomini e mezzi di Trenitalia, peraltro impegnati la domenica sull'intera Pedemontana, innovative soluzioni si potrebbero trovare utilizzando personale e mezzi della Udine-Cividale, "allungando" alcuni servizi fino a queste due località, ora limitati a Udine, e inserendo le proposte in un programma turistico che vede Udine centro di transito e maggiore bacino d'utenza per questo particolare tipo di turismo ferroviario festivo.<sup>31</sup> Ovviamente, anche in questo caso, occorre studiare con cura i servizi collaterali, in specie quelli a Palmanova, penalizzata da una stazione piuttosto distante dal centro storico, che il turista vorrebbe raggiungere più celermente con un mezzo a lui dedicato. E, considerata la relativa facilità permessa dall'automobile nell'arrivare, quanto meno da Udine, in queste due località, la proposta turistica dovrebbe comprendere un pacchetto attentamente ragionato che possa essere ritenuto quasi esclusivo da parte di chi si muove in treno, con vantaggi specifici e sconti sui biglietti per particolari eventi culturali.

### *Il progetto della ferrovia turistico museale Carnia-Tolmezzo*

Il tronco Carnia-Tolmezzo, ora oggetto della nostra attenzione, lungo Km 9,62, è quanto resta della linea ferroviaria Carnia-Tolmezzo-Villa Santina inaugurata nel 1910<sup>32</sup> e prima ferrovia ad essere tardivamente realizzata in Carnia. Gestita dalla Società Veneta, come la Udine-Cividale, godeva di un discreto traffico passeggeri e merci lungo l'alta valle del Tagliamento che aveva come punto di connessione la stazione di Carnia, sulla ferrovia Pontebbana, che la metteva in collegamento con Tarvisio e l'Austria a Nord, e con Udine e il resto della rete italiana a Sud. Due linee ferro-tranviarie a vapore e a scartamento ridotto, costruite dall'esercito italiano durante la prima guerra mondiale lungo la valle del But e la valle del Degano (la Tolmezzo-Paluzza e la Villa Santina-Comeglians) la rifornivano di ulteriore traffico. Di lì a poco, per la debolezza progettuale di queste due infrastrutture, rispettivamente nel 1931 e nel 1935,<sup>33</sup> le due linee vennero chiuse al traffico e smantellate. La Carnia-Tolmezzo-Villa Santina ebbe vita un po' più lunga, ma non troppo: sconfitta dai più economici e flessibili autoservizi, che la Società Veneta aveva iniziato a utilizzare al posto di alcune corse

---

<sup>29</sup> TONINO BORTOLETTO, *Udine-Cervignano verso lo scalo*, Parma, Pizzarotti, 1988; ANTONIO VENTURIN, VITTORIO LAMBERTINI, ITALO FLABOREA, *Una ferrovia da Udine per Palma e San Giorgio a Portogruaro*, Portogruaro, Associazione dopolavoro ferroviario di Portogruaro, 2001. Quest'ultima pubblicazione è ricca di testi tratti dai quotidiani dell'epoca di ambito friulano di fine Ottocento, che travalica lo studio specifico di questa linea, offrendo spunti interessanti anche per altre ricerche di settore.

<sup>30</sup> ROMANO VECCHIET, *Storia della ferrovia Portogruaro-Casarsa*, cit.

<sup>31</sup> Nel corso del 2006 il personale di macchina della Udine-Cividale ha ottenuto le prime abilitazioni su diverse linee di RFI in Regione, tra cui la Udine-Venezia S.L. e la Udine-Cervignano. Anche se pensate per il traffico delle merci, queste certificazioni possono senz'altro valere per una circolazione di mezzi viaggiatori della Udine-Cividale su altre linee, tra cui quelle segnalate. Si veda in proposito ENRICO CERON, *Certificazioni tracce per la FUC*, in "Il tender. Notiziario della Sat Df Udine", 11 (2006), n. 43, p. 1.

<sup>32</sup> *Inaugurandosi la Ferrovia Carnica. Stazione per la Carnia-Tolmezzo-Villa Santina. Note ed impressioni [di un Carnico]*, Bergamo, Istituto Italiano d'Arti grafiche, 1910.

<sup>33</sup> Cfr. GIUSEPPE NOGARINO, *Tranvie del Degano e della Valle del Bût in Carnia-Alto Friuli*, Cortona, Calosci, 2001.

ferroviarie fin dal 1955, ebbe i suoi ultimi treni passeggeri nel 1958 e quelli merci nel 1967.<sup>34</sup>

La storia più recente di questa linea<sup>35</sup> – una ferrovia che nasceva da un sentimento di forte orgoglio delle popolazioni carniche e sentita come strumento di riscatto da una situazione di minorità tecnologica che finalmente veniva in qualche modo riequilibrata collegando la Carnia al resto del Paese<sup>36</sup> – si riapre grazie alle provvidenze statali conseguenti al terremoto del Friuli del 1976 e all'interesse dell'Associazione degli industriali che, per alcuni stabilimenti della zona industriale di Tolmezzo, in particolare la cartiera, intendeva riutilizzare la ferrovia come raccordo per le merci. Undici anni dopo, il 5 giugno 1987, il primo treno inaugurale, che per ironia della sorte fu un treno passeggeri, partito da Carnia raggiunse Tolmezzo.

Da allora, mentre – con una visione assolutamente miope – si escluse in partenza l'ipotesi di collegare con il treno, per quanto saltuariamente, Tolmezzo a Carnia e quindi a Udine, anche in virtù di un veloce collegamento autostradale con autobus attivato fin dai primissimi anni Ottanta, il servizio merci fu piuttosto episodico e scarso, e impegnò la linea tra frequenti interruzioni e riprese annunciate. L'alluvione che sconvolse nel 2003 la Carnia, la Valcanale e il Canal del Ferro, compromise anche parte del tracciato di questo raccordo, e sospese i lavori di recupero da poco iniziati sul tratto iniziale del suo tracciato, ultimati fino ad Amaro.

La proposta di un utilizzo a fini turistico museali di questo tronco,<sup>37</sup> di indubbio interesse storico per la prima industrializzazione della Carnia di cui è formidabile testimone, e di costo modesto visto il contestuale utilizzo da parte del distretto industriale tolmezzino, che insieme alla Regione avrebbe sostenuto il costo di mantenimento dell'infrastruttura, prese avvio nel 2003 da un gruppo di appassionati, retti in associazione animata dall'udinese Roberto Chiandussi. La proposta, che purtroppo è rimasta tale per l'ancora mancata risposta regionale e la sospensione dei lavori di ripristino della linea, prevedeva la messa in funzione di un treno a spola dal sabato pomeriggio alla domenica tra Carnia e Tolmezzo, sulla base di analoghe esperienze austriache e slovene di ferrovie museo. Nel progetto, in più occasioni presentato al pubblico e che ipotizzava un contributo su fondi europei Interreg III B, si prevedeva un'informazione storico-turistica lungo il percorso, la trasportabilità di biciclette e/o un deposito delle stesse al capolinea di Tolmezzo, la sosta in linea per effettuare fotografie dal treno o del treno, pacchetti che prevedevano ristorazioni o acquisti in esercizi convenzionati che privilegiassero i prodotti tipici locali, mostre didattiche e documentarie a Tolmezzo sulla storia della linea, con rimesse con annessa piccola officina per i mezzi utilizzati per la ferrovia museo. Quanto a questi ultimi, si facevano varie ipotesi, tra cui l'utilizzo di un'automotrice AD 800, già ricordata per la Udine-Cividale, o le automotrici tedesche per linee locali del tipo Schienenbus, una sorta di “autobus su rotaia” a due assi, con rimorchiata, molto panoramiche e ottenibili a prezzi piuttosto vantaggiosi da amministrazioni croate o tedesche. Più lontana e costosa, anche se molto attraente, l'ipotesi di riattivare in servizio una locomotiva a vapore, con convoglio d'epoca, magari attingendo la locomotiva dal vasto deposito

---

<sup>34</sup> Un'avvincente cronistoria dei fatti che accompagnarono la chiusura il 23 novembre 1967 della linea anche al traffico merci, provocando una serie di manifestazioni di piazza a Tolmezzo e a Udine che culminarono nel cosiddetto “sciopero del trenino” del 29 novembre 1967, si legge in MARCO LEPRE, *Il “trenino” dello sviluppo. Anni Sessanta: la nascita della Zona Industriale del Medio Tagliamento*, in *Tumiec*, a cura di Giorgio Ferigo e Lucio Zanier, Udine, Società Filologica Friulana, 1998, p. 257-278.

<sup>35</sup> ENRICO CERON, *La ferrovia Carnia-Tolmezzo*, in “Tutto Treno”, 8 (1995), n. 76, p. 12-20.

<sup>36</sup> Va considerato infatti che il treno giunse in Friuli ben cinquantacinque anni prima a Pordenone e a Casarsa, e cinquant'anni prima a Udine e Cormons, mentre la Pontebbana era stata realizzata più di trent'anni prima, nel 1879. Tutta da leggersi, a questo proposito, l'introduzione al libro *Inaugurandosi la Ferrovia Carnica*, cit., dove l'anonimo estensore di quelle note vedeva nella ferrovia lo strumento principale per sconfiggere l'emigrazione promuovendo l'industria locale. Interessante, però, in quelle note, anche il forte riferimento al nascente turismo in Carnia, che sarebbe stato favorito dall'avvento del treno. Tra le immagini di Tolmezzo presenti nella pubblicazione, ben tre ritraggono differenti alberghi.

<sup>37</sup> ROBERTO CHIANDUSSI, *La ferrovia turistico museale Carnia-Tolmezzo*, in *Ferrovie e treni storici nel Friuli Venezia Giulia*, cit., p. 47-52. Si veda anche il sito web dell'associazione: [www.ftmct.too.it](http://www.ftmct.too.it) (ultima consultazione: 8 aprile 2007).

disponibile al Museo ferroviario di Trieste, grazie a uno sforzo di collaborazione che andrebbe assolutamente ricercato con un intervento di coordinamento della Regione.

La breve storia di questo progetto, unico in Regione e indispensabile per una rinascita complessiva di tutta la problematica del treno inteso come consumo turistico, e che gli organizzatori speravano di poter realizzare in tempi ben più brevi, è giunta a un momento di difficile *impasse*, che può essere superata solo con un forte coinvolgimento della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, non solo per una questione indispensabile di erogazione dei necessari contributi, ma anche per un insostituibile intervento di coordinamento tra le associazioni esistenti e per una ricerca di partner europei, peraltro utili per uno scambio, oltre che di esperienze, anche dei mezzi rotabili da utilizzare lungo la linea. Ma l'intervento della Regione, e in particolare dell'Assessorato al turismo, è fondamentale, come abbiamo cercato di dimostrare più sopra, anche per l'utilizzo turistico delle altre linee che abbiamo preso in considerazione e per un sostegno finanziario e logistico non episodico al Museo ferroviario di Trieste Campo Marzio, struttura che non può continuare a sopravvivere solo con la forza del suo volontariato, ma attende una sua istituzionalizzazione formale, anche per meglio definire i rapporti con Trenitalia e il Dopolavoro ferroviario triestino, da cui è nato. Un Museo che, diventato regionale, potrebbe essere anche il braccio operativo per la promozione di tutte le iniziative qui presentate, collaborando da un lato con le associazioni locali (la Sezione appassionati trasporti del DLF di Udine e l'Associazione ferrovia turistico museale Carnia-Tolmezzo), dall'altro con la Direzione delle Ferrovie Udine-Cividale e la Direzione del Trasporto Regionale di Trenitalia, cui spetterebbero rispettivamente la realizzazione dei treni storico-turistici sulla Udine-Cividale (oltre ai collegamenti domenicali con San Vito al Tagliamento e Palmanova), e quelli sulla Pedemontana.

Si verrebbe così a creare un sistema che, poggiando su una realtà di solida tradizione ed efficienza operativa quale il Museo ferroviario di Trieste, coordinerebbe – nell'ambito di un più generale programma sostenuto dall'Assessorato regionale al turismo, organo politico di riferimento – tutta la varia realtà regionale che si è qui descritta, offrendo i rotabili storici (adeguatamente restaurati) alle varie linee del sistema, facendo rispettare i programmi di utilizzo turistico delle linee stesse, e vigilando sull'attendibilità della documentazione storica distribuita e delle mostre permanenti realizzate: in una parola, fungendo da osservatorio “tecnico-scientifico” sulle attività variamente promosse dai singoli attori del turismo ferroviario regionale.

Poi, ovviamente, ci sono tutti gli altri treni. Quelli che, pur non definibili turistici, percorrono le nostre linee più note, e potrebbero svolgere un ruolo importante per sviluppare il turismo culturale fra le nostre città. Sono treni regionali e interregionali i cui orari (si pensi che tra Trieste e Udine non si prevedono treni oltre le 21.16 della sera!) e la cui pulizia, anche esteriore, lasciano alquanto a desiderare e sono la principale causa della disaffezione al consumo del treno in questa Regione. Il cammino, come si vede, è molto lungo e si preannuncia decisamente difficile, perché i problemi da risolvere sono posti su piani anche molto distanti fra loro, e presuppongono competenze e professionalità spesso dissimili. Ma la sfida, per un turismo culturale che anche dalla scelta del vettore sia diverso e più consapevole, è ormai realmente iniziata.