

X LEGISLATURA

VI COMMISSIONE PERMANENTE

(Ricerca scientifica e tecnologica, istruzione, beni e attività culturali, identità linguistiche e culturali, spettacolo e manifestazioni, attività ricreative e sportive, politiche giovanili, politiche della pace, della solidarietà e dell'associazionismo e ordinamento della comunicazione)

Verbale n. **23**

Seduta del 24 febbraio 2009

		PRESENTI	ASSENTI
Piero CAMBER	Presidente	Sì	
Enore PICCO	Vicepresidente	Sì	
Paolo MENIS	Vicepresidente	Sì	
Luigi CACITTI	Segretario	Sì	
Enio AGNOLA		Sì	
Roberto ANTONAZ		Sì	
Roberto ASQUINI			Sì
Massimo BLASONI			Sì
Giorgio BRANDOLIN			Sì
Paride CARGNELUTTI		Sì	
Franco CODEGA			Sì
Pietro COLUSSI		Sì	
Luigi FERONE		Sì	
Igor GABROVEC		Sì	
Roberto NOVELLI		Sì	
Federico RAZZINI			Sì
Edoardo SASCO		Sì	
Piero TONONI			Sì
	TOTALE	12	6

Il giorno 24 febbraio 2009, alle ore 10.00, nell'Aula del Consiglio regionale, si riunisce la VI Commissione permanente con il seguente ordine del giorno:

1. **Approvazione del verbale della seduta precedente.**
2. **Audizioni in merito alla proposta di legge n. 14 "Valorizzazione della rete ferroviaria regionale a scopo turistico culturale" (d'iniziativa del consigliere Baiutti ed altri con i seguenti soggetti:**
 - **Rete Ferroviaria italiana**
 - **Trenitalia Spa**
 - **Trieste Trasporti**
 - **Ferstoria**
 - **Museo storico ferroviario di Trieste Campo Marzio**
 - **Biblioteca Civica "Vincenzo Joppi"**
 - **Centro studi turistici "Giorgio Valussi"**
 - **Archivio storico ferroviario di Casarsa della Delizia**
 - **Associazione ferroviaria turistico museale Carnia Tolmezzo**
 - **Società ferrovie Udine – Cividale**
 - **Consorzio per lo sviluppo industriale di Tolmezzo (COSINT)**
 - **Turismo FVG**
 - **Agenzia Club di Most na Soči**

(Presidenza del Presidente Camber)

Il PRESIDENTE, accertata la sussistenza del quorum costitutivo, alle ore 10.15 dichiara aperta la seduta.

Alla seduta partecipa l'assessore all'istruzione, formazione e cultura, dott. Roberto Molinaro.

Si procede con il **punto 1 dell'ordine del giorno** ed il verbale della seduta n. 22 del 19 febbraio 2009, dato per letto e messo a disposizione della Commissione, in assenza di osservazioni, si intende approvato al termine della seduta.

Il PRESIDENTE, prime di introdurre il secondo punto all'ordine del giorno, ricorda che è pervenuta la richiesta di proroga dei lavori del Comitato ristretto istituito in materia di doping e di tutela della salute in ambito sportivo, nominato ai sensi dell'articolo 95 del Regolamento interno. La Commissione delibera di prorogare il termine per l'ultimazione dei lavori alla fine del mese di aprile 2009.

Si passa quindi al **punto 2 all'ordine del giorno** ed il PRESIDENTE ringrazia tutti i soggetti presenti all'audizione per la disponibilità dimostrata. Sono presenti i soggetti di cui all'elenco allegato **sub 1** al presente verbale di cui costituisce parte integrante e sostanziale.

Dopo aver invitato i rappresentanti di Reti Ferroviarie Italiane ad intervenire e preso atto che gli ing. Barbina e Genovesi (RFI) sono presenti in qualità di uditori e si riservano, eventualmente, un intervento conclusivo, il PRESIDENTE cede la parola al signor Steffè, presidente dell'Associazione Ferstoria di Trieste.

Il sig. STEFFE', dopo aver ringraziato il Presidente e la Commissione per l'invito, illustra e deposita la memoria che viene allegata **sub 2** al presente verbale di cui costituisce parte integrante e sostanziale.

Il PRESIDENTE ringrazia il sig. Steffè per il contributo fornito e cede la parola al sig. Duì che interviene per Trenitalia.

Il sig. DURÌ, premesso che la proposta di legge n. 14 rappresenta un'opportunità straordinaria per la promozione del trasporto storico che Trenitalia non attua direttamente in quanto si tratta di un tipo di attività per la quale manca un finanziamento ad hoc, illustra e deposita la memoria che viene allegata **sub 3** al presente verbale di cui costituisce parte integrante e sostanziale.

Il PRESIDENTE ringrazia il sig. Duì per il contributo fornito e cede la parola al sig. Carollo, Responsabile del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio.

Il sig. CAROLLO dopo aver ringraziato il Presidente e la Commissione per l'invito, propone ai Consiglieri di fare una visita al museo di Campo Marzio per verificarne l'importanza e la valenza culturale. Procede, quindi, ad illustrare la memoria che, depositata, viene allegata **sub 4** al presente verbale di cui costituisce parte integrante e sostanziale.

Il PRESIDENTE ringrazia il sig. Carollo per il contributo fornito e cede la parola al sig. Vecchiet, che interviene per la Biblioteca Civica "Vincenzo Joppi" di Udine.

Il sig. VECCHIET dopo aver ringraziato il Presidente e la Commissione per l'invito, illustra e deposita la memoria che viene allegata **sub 5** al presente verbale di cui costituisce parte integrante e sostanziale.

Il PRESIDENTE ringrazia il sig. Vecchiet per il contributo fornito e cede la parola al sig. Puhali, che interviene per il Centro studi turistici "Giorgio Valussi".

Il sig. PUHALI dopo aver ringraziato il Presidente e la Commissione per l'invito, illustra e deposita la memoria che viene allegata **sub 6** al presente verbale di cui costituisce parte integrante e sostanziale.

Il PRESIDENTE ringrazia il sig. Puhali per il contributo fornito e cede la parola al sig. Garofolo, che interviene per l'Archivio storico ferroviario di Casarsa della Delizia.

Il sig. GAROFOLO dopo aver ringraziato il Presidente e la Commissione per l'invito, illustra e deposita la memoria che viene allegata **sub 7** al presente verbale di cui costituisce parte integrante e sostanziale.

Il PRESIDENTE ringrazia il sig. Garofolo per il contributo fornito e cede la parola al sig. Chiandussi, che interviene per l'Associazione ferroviaria turistico museale Carnia Tolmezzo.

Il sig. CHIANDUSSI dopo aver ringraziato il Presidente e la Commissione per l'invito, illustra e deposita la memoria che viene allegata **sub 8** al presente verbale di cui costituisce parte integrante e sostanziale.

Il PRESIDENTE ringrazia il sig. Chiandussi per il contributo fornito e cede la parola al sig. Leonarduzzi, che interviene per la Società ferrovie Udine – Cividale.

Il sig. LEONARDUZZI dopo aver ringraziato il Presidente e la Commissione per l'invito, precisa che la Società ferrovie Udine Cividale gestisce servizi passeggeri e merci e dispone, altresì, di una licenza ferroviaria che gli consente di svolgere i servizi merci anche al fuori della loro rete ferroviaria. Dichiara di essere particolarmente interessato alla proposta di legge n. 14 ma evidenzia la necessità che la stessa sia supportata da adeguati finanziamenti. Un ulteriore aspetto che ritiene opportuno considerare è che attualmente la normativa vigente in materia di sicurezza è particolarmente esigente e che per poter acquisire tutte le autorizzazioni sarebbe necessario introdurre una normativa ad hoc.

Il PRESIDENTE ringrazia il sig. Leonarduzzi per il contributo fornito e cede la parola al sig. Somma, che interviene per il Consorzio per lo sviluppo industriale di Tolmezzo (COSINT).

Il sig. SOMMA dopo aver ringraziato il Presidente e la Commissione per l'invito, precisa che in un primo momento la destinazione specifica della tratta ferroviaria di loro competenza era destinata al trasporto merci ed era al servizio del comparto industriale di Tolmezzo. Successivamente, l'importanza del trasporto per ferrovia è venuta progressivamente meno ed è stata sostituita dal trasporto su gomma. Solo negli ultimi tempi si è assistito ad una ripresa del valore culturale della tratta ferroviaria e, proprio in quanto rappresenta un passaggio fondamentale in questa prospettiva, la proposta di legge n. 14 viene vista con molto favore.

Premesso, quindi, il giudizio positivo del Consorzio sulla proposta di legge, il sig. SOMMA osserva che comunque non è possibile prescindere dal recupero delle infrastrutture che ha un costo importante e che presuppone un adeguata copertura finanziaria. Sempre con riguardo ai risvolti economici dell'iniziativa, propone di verificare l'interesse che ha in merito la Comunità montana della Carnia allo scopo di valutare come ripartire le risorse che si riterranno opportune.

Infine, rileva che questo progetto di valorizzazione potrebbe rivelarsi particolarmente utile anche per rilanciare l'infrastrutturazione industriale del Comune di Amaro, ripristinando il collegamento ferroviario tra Tolmezzo ed Amaro e dichiara la piena disponibilità del Consorzio a fornire la propria collaborazione.

Il PRESIDENTE ringrazia il sig. Somma per il contributo fornito e cede la parola al sig. Di Giovanni, direttore di Turismo FVG.

Il sig. DI GIOVANNI dopo aver ringraziato il Presidente e la Commissione per l'invito, sottolinea come la proposta di legge n. 14 sottenda diverse valenze: infrastrutturali, culturali e anche turistiche. Si tratta pertanto di un progetto molto interessante che trae spunto da altre esperienze europee e che potrebbe consentire l'integrazione tra diverse forme di turismo. Per quanto di specifica competenza dell'Ente che rappresenta, evidenzia un particolare interesse per quanto concerne l'ideazione di diversi pacchetti turistici e la relativa promozione e commercializzazione. Ritiene fondamentale che nella fase di definizione delle linee guida vi sia un forte raccordo con Turismo FVG in modo che già nella fase di ideazione l'Ente possa fornire il proprio contributo.

Con particolare riguardo all'articolato della proposta di legge, manifesta delle perplessità sull'articolo 7, relativo ai finanziamenti, in quanto la realizzazione di questo progetto presuppone delle sovvenzioni ad hoc, anche progressive negli anni. A tale riguardo propone di considerare anche la possibilità di contributi comunitari.

Il PRESIDENTE ringrazia il sig. Di Giovanni per il contributo fornito e cede la parola al sig. Skrt, che interviene per l'Agenzia Club di Most na Soči.

Il sig. SKRT dopo aver ringraziato il Presidente e la Commissione per l'invito, premette che la sua è una piccola agenzia che lavora solo con gruppi di turisti provenienti dall'Italia. Dopo un avvio faticoso, negli ultimi anni le richieste di questo tipo di turismo sono significativamente aumentate e, al momento, persistono ancora alcuni problemi con le ferrovie della Slovenia che, comunque, confida possano essere risolti. Conclude dichiarando il proprio apprezzamento per la proposta di legge n. 14.

Il PRESIDENTE ringrazia il sig. Skrt per il contributo fornito e, esauriti gli interventi, cede la parola ai signori Genovesi e Barbina, rappresentanti di RFI per l'intervento conclusivo preannunciato.

Il sig. GENOVESI ringrazia il Presidente e la Commissione per l'invito ed osserva che, per quanto teoricamente la proposta di legge n. 14 rappresenti un'iniziativa lodevole, è imprescindibile tenere nella dovuta considerazione il costo molto elevato che l'intera operazione richiede, anche in considerazione degli standard di sicurezza e manutenzione che sono attualmente richiesti.

Realizzare e mantenere in adeguato stato di efficienza le infrastrutture è estremamente costoso e non si può evitare il confronto costi/benefici: iniziative qual è quella sottesa alla proposta di legge n. 14 sono molto apprezzabili ma devono, necessariamente, essere inquadrate in un contesto complessivo che preveda l'integrazione dei sistemi di trasporto, l'ottimizzazione dei relativi flussi e un'adeguata copertura finanziaria.

Il sig. BARBINA ad integrazione di quanto già esposto dal sig. Genovesi, lamenta che la proposta di legge n. 14 faccia riferimento principalmente alla linea Carnia – Tolmezzo, trascurando le altre. Ribadita la necessità di reperire le necessarie coperture finanziarie, invita a considerare la possibilità di avvalersi di contributi europei. Con particolare riguardo al testo della proposta di legge, infine, dichiara di condividere la previsione che venga istituita una conferenza e propone all'articolo 4, lettera m), di sostituire la parola "o" con la parola "e".

Il PRESIDENTE ringrazia i rappresentanti di Reti Ferroviarie Italiane per il contributo fornito e, esauriti gli interventi, cede la parola ai Consiglieri che la richiedono per domande ed osservazioni.

Il consigliere COLUSSI osserva che l'argomento oggetto della proposta di legge n. 14 presuppone che le competenze legislative della Regione vengano comparate con quelle tecniche e che sin dal principio si abbia ben chiaro il quadro degli investimenti economici che presuppongono uno sforzo importante da parte della Giunta regionale. Ritiene, pertanto, opportuno, che la proposta di legge preveda fonti economiche diversificate e riconducibili non solo al settore della cultura ma anche a quelli del turismo e delle infrastrutture. Premesso che la finalità principale sarebbe quella di acquisire le linee dismesse, chiede ai presenti se a loro avviso sia preferibile lavorare sulle linee ferroviarie già in uso, migliorandone la manutenzione e l'utilizzo; infatti, giudica difficile pensare alla riattivazione di alcune tratte, quale ad esempio la linea Casarsa – Pinzano.

Infine, evidenzia che la proposta di legge tiene conto anche della possibilità di convertire determinate tratte in piste ciclabili e precisa che questa è una finalità molto importante. Conclude il proprio intervento osservando che è importante portare avanti la proposta di legge n. 14 avendo cura di ricavare una nicchia di disciplina, con la consapevolezza, però, dei limiti che la stessa comporta.

Il PRESIDENTE cede, quindi, la parola all'assessore Molinaro.

L'assessore MOLINARO chiede ai rappresentanti di Reti Ferroviarie Italiane che tipo di relazione ci potrebbe essere con Trenitalia se si decidesse di operare rispetto alle linee già in esercizio, come ad esempio la Transalpina e la Pedemontana. Chiede, altresì, se Trenitalia potrebbe essere interessata ad un coinvolgimento.

Il PRESIDENTE cede la parola al sig. Genovesi per la replica.

Il sig. GENOVESI (RFI) precisa che Trenitalia si occupa del traffico viaggiatori e che, invece, RFI gestisce le infrastrutture e organizza e vende le tracce orarie. Per quanto di competenza di RFI rileva che per quanto riguarda la tratta Transalpina ci sono delle difficoltà per il collegamento tra Gorizia e Nova Gorica; si tratta, infatti, di infrastrutture molto datate ed anche potenzialmente pericolose. Ricorda che ci sono esempi di linee ferroviarie recuperate o convertite in piste ciclabili, ma alla base ci sono scelte diverse.

Chiede di intervenire anche il sig. Durì per Trenitalia ed il PRESIDENTE gli cede la parola.

Il sig. DURÌ precisa che è necessario scindere le competenze commerciali dalla gestione delle reti. Premesso che l'analisi di mercato comprende anche il contratto di servizio, ritiene che la richiesta dell'Assessore possa essere riscontrata in senso favorevole. Osserva che la priorità cui si dovrebbe mirare è quella, innanzitutto, di poter utilizzare quanto è stato conservato ed in questo senso ben si pone la proposta di legge n. 14 che ha come obiettivo proprio quello di fare subito tutto ciò che è possibile.

Il PRESIDENTE cede quindi la parola al sig. Carollo che l'ha richiesta.

Il sig. CAROLLO (Museo ferroviario Trieste Campo Marzio) osserva che la proposta di legge in esame rappresenta un primo, importante, passo verso il dialogo con RFI per evitare lo smantellamento delle infrastrutture. Al riguardo, fa notare che RFI finora ha sempre reperito i fondi necessari per smantellare le infrastrutture, ma non li ha reperiti, invece, per garantire la gestione di tali infrastrutture. Conclude evidenziando l'esperienza della Provincia di Bolzano che ha saputo dare valenza alla cultura ferroviaria ed auspica che un tanto possa contraddistinguere anche la nostra Regione.

Il PRESIDENTE cede quindi la parola al sig. Puhali che l'ha richiesta.

Il sig. PUHALI (Centro studi turistici Giorgio Valussi) rileva che a suo avviso la proposta di legge n. 14 non è un provvedimento troppo ambizioso ed in quanto tale irrealizzabile, bensì una legge molto importante che mira all'incentivazione delle potenzialità turistiche. Approva, pertanto, la proposta di legge che opera un tentativo concreto di valorizzare il patrimonio culturale di cui si

dispone e ricorda che, se anche RFI ha le sue priorità che sono diverse da quelle oggi in argomento, non si deve dimenticare che ci sono anche altri vettori.

Il PRESIDENTE cede quindi la parola al sig. Vecchiet che l'ha richiesta.

Il sig. VECCHIET (Biblioteca Civica "Vincenzo Joppi" di Udine) osserva che rafforzare e consolidare il patrimonio culturale della Regione è un'iniziativa lodevole e che di fronte a tale prospettiva non ci può essere un atteggiamento di chiusura. La proposta di legge n. 14 persegue due obiettivi importantissimi che sono la valorizzazione di Trieste e del Museo storico ferroviario e il recupero della tratta dismessa Carnia-Tolmezzo.

Il PRESIDENTE cede quindi la parola al sig. Chiandussi che l'ha richiesta.

Il sig. CHIANDUSSI (Ferrovia turistico museale Carnia Tolmezzo) rileva che le linee carniche sono sorte per l'uso bellico, poi sono state convertite in tramvie e quindi soppresse. La loro proposta è che venga recuperata la linea Carnia-Tolmezzo che già esiste ed è scollegata dalla gestione RFI.

Il PRESIDENTE cede quindi la parola al sig. Garofolo che l'ha richiesta.

Il sig. GAROFOLO (Archivio storico ferroviario di Casarsa della Delizia) evidenzia che la sua impressione è che l'intervento dei rappresentanti di RFI, critico nei confronti della proposta di legge n. 14, soprattutto per quanto attiene al profilo economico, abbia scoraggiato i presenti. A suo avviso, invece, bisogna scommettere su questa proposta di legge, tenendole in considerazione nella sua organicità.

Il PRESIDENTE cede quindi la parola al sig. Barbina che l'ha richiesta.

Il sig. BARBINA (RFI) precisa che uno degli investimenti previsti riguarda la linea Trieste – Udine – Latisana e che allo scopo di evitare i ritardi RFI sta modernizzando gli impianti. Precisa che le loro scelte di investimento partono dalla verifica della richiesta reale che sta alla base e, conseguentemente, investono solo laddove ne valga la pena. Sempre in questa prospettiva di costi/benefici RFI sta portando avanti anche un progetto che interessa l'inserzione rapida all'autoporto di Ferneti.

Verificato che non vi sono ulteriori richieste di intervento, il PRESIDENTE ringrazia nuovamente tutti coloro che sono intervenuti per la collaborazione fornita e per gli interessanti spunti di riflessione proposti e, essendo concluso l'esame dell'ordine del giorno, dichiara chiusa la seduta alle ore 12.45.

IL PRESIDENTE

Piero Camber

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO

Luigi Cacitti

IL RESPONSABILE DELEGATO DI P.O.

Barbara Sepuca



VI COMMISSIONE
AUDIZIONI SULLA PROPOSTA DI LEGGE N. 14
<<Valorizzazione della rete ferroviaria regionale a scopo turistico culturale>>

Martedì 24 febbraio 2009 ore 10.00

- Rete ferroviaria italiana
- Trenitalia Spa
- Trieste Trasporti
- Ferstoria
- Museo storico ferroviario di Trieste Campo Marzio
- Biblioteca Civica "Vincenzo Joppi"
- Centro studi turistici "Giorgio Valussi"
- Archivio storico ferroviario di Casarsa della delizia
- Associazione Ferrovia Turistico mussale Carnia Tolmezzo
- Società ferrovie Udine-Cividale
- Consorzio per lo sviluppo industriale di Tolmezzo (COSINT)
- Turismo FVG
- Agenzia Club di Most na Soči

Elenco partecipanti

**Nome, cognome e carica
(scrivere in stampatello)**

LEANDRO CTEFFE'	PRES. ASSOCIAZIONE FERSTORIA TS
ROBERTO CAROLLO	RESP. LE MUSEO FERR. TS C.M.
DURI' Alberto	—
MICHELI GIULIANO	DIRETIVO FERSTORIA
LEONARDINI CORRADO	AMMINICO FERROVIE UOIVE CIVIDALE
ZHIANNUSSI ROBERTO	FERROVIA TURISTICO MUSEO CARNIA T
CIMENTI FLAVIO	FERROVIA TURISTICO MUSEO CARNIA-TOLMEZZO
DE ANNA DANIELE	FERROVIA TURISTICA MUSEALE CARNIA - TOLMEZZO
PUHALI ALESSANDRO	CENTRO STUDI TURISTICI GIORGIO VALUSSI
LJUBO SKRT	CLUB d.r.o SLOVENIA
FRANCO GIOSEFFI	FERSTORI / MUSEO C.M.
ROMANO VECCHIET	Biblioteca Civica di Udine
BARBINA Ombra	RFI SpA
GENOVESI Paolo	REN SpA
ANDREA M GIOVANNI	DIRETTORE TURISMO FVG
SOMMA GIANNI	DIRETTORE COSENT
GIARFOLO	ARCHIVIO STORICO FERROVIARIO DI CASARSA DELLA DELUSIA

ALLEGATO 2

FERSTORIA - Associazione per la Storia Ferroviaria del FVG (Trieste).

Spettabile

Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

Consiglio Regionale

VI Commissione Permanente

“Proposta di legge n.14 – Valorizzazione della rete ferroviaria regionale a scopo turistico culturale”

A seguito del cortese invito ad audizione inviatoci, sottoponiamo la seguente

“Esperienza, necessità e prospettive sul patrimonio storico ferroviario e la sua valenza turistica”.

Questa associazione, costituitasi con precisi scopi di promozione della tutela del patrimonio storico-ferroviario e di promozione del trasporto su rotaia, sul piano culturale-divulgativo ma anche su quello operativo, raccoglie i volontari che da decenni ormai lavorano a questi scopi.

E' innegabile che questa attività ha incontrato grandi difficoltà nell' attuazione dei propri obiettivi, fondamentalmente perché questi si sono trovati di fronte ad una scarsissima sensibilità e conoscenza sull'argomento, appesantita dalla mentalità “autocentrica” ed individualista che impera nel nostro paese, a differenza di molti altri paesi europei, e dalla conseguente mancanza di strumenti amministrativi e legislativi in materia.

La nostra associazione vanta un notevole impegno che si è articolato su vari fronti, tra questi i più importanti:

-la collaborazione alla manutenzione e mantenimento in efficienza dei rotabili storici funzionanti di Trenitalia presenti in regione,

-la promozione in proprio di treni storici turistici e di escursioni all'estero,

-la collaborazione con enti pubblici nella promozione di eventi rievocativi della storia ferroviaria

(quale il centenario della Transalpina con il Comune di Gorizia, il centocinquantenario della “Meridionale” Trieste-Vienna con il Comune di Trieste, le manifestazioni teatrali sul tram di Opicina con l'AIAT di Trieste, ed altre ancora),

-l'intensa collaborazione con il Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio,

-la partecipazione a libri e cicli di conferenza sul tema storico ferroviario,.

-l'interazione con le realtà estere affini, in Austria,Slovenia,Ungheria e Germania.

Per il lavoro sui rotabili storici in funzione, l'associazione ha, unica in regione, una **convenzione con Trenitalia**, essendo alcuni dei volontari in possesso di esperienze tecniche specifiche e di abilitazioni per l'accudienza alle locomotive a vapore, essenziale per la loro operatività.

L'esperienza e le necessità.

Quasi tutta l'attività sin qui svolta è frutto di lavoro volontario e, in parte, di autofinanziamento.

La collaborazione con Trenitalia ha consentito, non senza difficoltà, di lavorare sui rotabili storici, di ripristinarne alcuni e con essi promuovere dei treni speciali.

La promozione dei treni è andata di pari passo con uno sforzo per ripristinare un minimo di servizio viaggiatori (sia pure turistico) dalla stazione di Trieste Campo Marzio (chiusa ai servizi viaggiatori normali sin dal 1958) e sulla panoramica tratta C.Marzio-Villa Opicina (tratto iniziale della linea "Transalpina") che è fortunatamente ancora in esercizio e rappresenta uno dei più interessanti tratti ferroviari regionali di valore turistico.

Nel corso degli anni i volontari hanno lavorato per ripristinare e/o mantenere in efficienza (in collaborazione con Ferrovie dello Stato/Trenitalia) alcune carrozze viaggiatori e bagagliai, alcune elettromotrici, una locomotiva elettrica e due locomotive a vapore.

Di tutto questo materiale rotabile oggi rimangono però in efficienza soltanto una locomotiva a vapore, una locomotiva elettrica, due carrozze storiche ed un bagagliaio.

Il resto del materiale è fermo per varie ragioni tecniche e/o burocratiche, ma soprattutto per mancanza di risorse.

Il materiale citato è attualmente **il solo disponibile in regione** per i treni storici (quindi una locomotiva, due carrozze ed un bagagliaio, in grado di trasportare al massimo 150 persone).

E' chiaro che una prospettiva di sviluppo di questi treni debba passare attraverso il reperimento di nuove risorse, non dimenticando comunque che il lavoro di volontariato rimane, anche economicamente, essenziale e va riconosciuto e sostenuto.

Un aspetto diverso è quello delle infrastrutture (linee, stazioni, impianti): è evidente che il salvataggio, il ripristino e/o il riutilizzo delle linee di interesse turistico non è un impegno che possa essere sostenuto con il solo volontariato ma deve essere sostanzialmente portato avanti con la mano pubblica, e perché no, **creando occasioni interessanti di lavoro.**

Per il salvataggio delle infrastrutture occorre, non dimentichiamolo, intervenire rapidamente data la politica di smantellamento, abbandono e dismissione e/o vendita, portata avanti dalle Ferrovie dello Stato.

Il più urgente problema, ma non il solo, è il salvataggio della stazione di Campo Marzio a Trieste, che, con il suo Museo Ferroviario (unico nel suo genere in regione e nel nord-est), è stato posto in vendita!

Per le attività dei treni storico-turistici in Regione va ricordato, come già detto, che occorre aumentare sostanzialmente il numero dei rotabili disponibili, ma che vanno anche sensibilizzati in questo senso gli enti preposti alla promozione turistica.

Non si deve commettere l'errore di impegnare risorse senza che ciò non sia accompagnato da una attenta promozione e divulgazione, anche e soprattutto nei paesi vicini, dove l'interesse per il treno è ben più vasto che da noi.

Non si deve dimenticare appunto che la nostra è una regione di confine, e che per i treni bisogna ragionare anche rispetto alle realtà di Austria e Slovenia, focalizzando l'attenzione in particolare sulla linea Transalpina che interessa tutti e tre i paesi.

Su questa, come anche su altre direttrici, sono già da tempo in atto iniziative degli austriaci e degli sloveni: è necessario che questo sviluppo venga perseguito anche da noi.

Sul tema transfrontaliero, va anche rilevato che le ferrovie (Trenitalia,RFI) devono essere sollecitate a rimuovere le difficoltà che oggi impediscono la circolazione dei treni speciali attraverso il confine, per consentire che sia i nostri treni che quelli esteri possano arrivare e partire dalle nostre città senza le attuali difficoltà, quasi insormontabili, di autorizzazioni e di tariffe.

Bisogna, in generale, che la nostra Regione **riafferma il proprio ruolo internazionale nel trasporto ferroviario viaggiatori**, oggi drasticamente impoverito, proprio nel momento in cui, paradossalmente, si sono aperti i confini e tutto si muove nelle prospettive dell'Europa Unita e, per noi, anche nella prospettiva dell'Euroregione.

Prospettive

Alla luce di quanto esposto, la proposta di legge regionale n. 14 sulla "Valorizzazione della rete ferroviaria regionale a scopo turistico culturale" rappresenta un' importantissima prospettiva, che risponde appieno agli obiettivi ed alle problematiche a cui la nostra associazione sta faticosamente lavorando.

Quando potrà essere operante, questa legge sarà un esempio con pochissimi precedenti nel nostro Paese ed uno strumento di primaria importanza, da un lato per tutelare un patrimonio, quello ferroviario, che è parte essenziale della nostra storia e, dall'altro, per creare una nuova idea di sviluppo turistico alternativo, in chiave culturale ma non solo.

La nostra Regione, per le sue caratteristiche geografiche e storiche, per la sua collocazione periferica rispetto al Paese **ma centrale rispetto all'Europa**, ha le carte in regola per poter sviluppare queste potenzialità.

La proposta di legge configura, a nostro modo di vedere, due prospettive essenziali.

La prima è quella di promuovere la conservazione, la valorizzazione e, dove possibile, il riutilizzo, di infrastrutture ferroviarie e mezzi che altrimenti potrebbero essere abbandonati o distrutti, nella logica delle Ferrovie dello Stato, i cui interessi aziendali spesso non coincidono con quelli del territorio.

La seconda è quella di realizzare una sinergia essenziale tra le amministrazioni pubbliche locali e le realtà associative che operano nel settore e, nel contempo, di conferire finalmente un riconoscimento ed un concreto sostegno al ruolo del volontariato.

L'insieme della materia è ovviamente complesso: per la gestione di queste importanti prospettive sarà necessaria una attenta e coerente collaborazione di tutti ed una organizzazione razionale degli organismi previsti.

Osservazioni al testo della proposta di legge n.14

Nello specifico della proposta di legge, vorremmo osservare quanto segue:

Al comma 2 dell'art. 1, lettera a): il Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio dovrebbe essere **ricosciuto** e non solo "individuato" come la struttura più idonea ecc., specificando che si tratta non solo dell'edificio della stazione ma il **suo intero comprensorio con il fascio di binari che vi si attesta**, così come individuato dai decreti di tutela della Soprintendenza ai Beni Culturali.

Il museo andrebbe considerato anche , oltre che agli scopi culturali, **come polo per lo sviluppo turistico ferroviario** e quindi **mantenendovi il collegamento alla rete e la possibilità di circolazione dei treni.**

Al comma 2 dell'art.1, lettera e): (biblioteca "Joppi" di Udine) fermo restando il ruolo di centro di documentazione storica della "Joppi", andrebbe precisato che anche alcune altre realtà gestiscono un proprio archivio (es. Casarsa e Campo Marzio...).

Al comma 2 dell'art.2 (affidamento delle attività di cui al comma 1): andrebbero distinte la gestione dell'infrastruttura (manutenzione della linea, esercizio ecc..) dall'attività storico-turistica dei treni.

La gestione dell'infrastruttura non può essere affidata che ad enti locali e/o ad imprese ferroviarie.regionali.

Le associazioni, istituzioni,il museo ferroviario di TS Campo Marzio, possono solo essere in grado di gestirne e promuoverne le attività .

Al comma 3 dell'art.2 (relativamente alla ferrovia "Transalpina"): va tenuto presente che la linea, che interessa tra l'altro direttamente Trieste Campo Marzio ed il museo ferroviario, è tuttora una linea in esercizio delle F.S..

Al comma 1 dell'art. 3 (Organi): si suggerisce che il Comitato tecnico-scientifico si costituisca nel seno della Conferenza , e che la Conferenza abbia facoltà, al suo interno, di organizzare attività ed eventuali gruppi di lavoro.

Al comma 2 dell'art.4, lettera c) (dell'emendamento): alla formulazione del " calendario coordinato dei treni storici da attuarsi sul territorio regionale e transfrontaliero" si suggerisce di aggiungere "anche in accordo con le iniziative austriache e slovene o di eventuali altri paesi"..

Al comma 1 dell'art.7,lettera a) : andrebbe tenuto presente, relativamente ai rotabili storici, che la proprietà di quelli attualmente circolanti è di Trenitalia e che potrebbero aggiungervisi anche altri di proprietà di altre imprese ferroviarie (es. Ferrovie Udine-Cividale) e/o di altri enti.

Nota in generale : laddove si citano i "treni storici" suggeriamo di precisare "treni storici e/o turistici" in quanto certe attività potrebbero essere svolte anche con rotabili di tipo moderno.

Ferstoria,Associazione per la Storia Ferroviaria del FVG - Trieste
(dott.Leandro Steffè – presidente)

Trieste,febbraio 2009

ALLEGATO 3

TRENITALIA

PREMESSE

- I. La legge ha lo scopo di promuovere la cultura ferroviaria attraverso:
 1. lo studio, il recupero, la catalogazione e la conservazione del materiale documentale esistente presso il Museo ferroviario di Trieste Campo Marzio, la Biblioteca Civica Vincenzo Joppi di Udine, le Imprese Ferroviarie operanti nella Regione Friuli Venezia Giulia (oggi: Trenitalia, FUC, Trenovia Trieste-Opicina) e tutte le associazioni che hanno fra le proprie attività statutarie lo studio e la promozione della cultura ferroviaria (Archivio Storico Ferroviario di Casarsa della Delizia, Associazione Trasporti su Rotaia di Gorizia, Ferstoria, Ferrovia turistico-museale Carnia-Tolmezzo, Centro Studi Turistici Giorgio Valussi, etc.)
 2. il recupero e la conservazione delle infrastrutture ferroviarie (linee e/o fabbricati singoli) non più considerate da RFI beni strumentali mediante la loro sdemanializzazione e acquisto da parte della Regione Friuli Venezia Giulia, o mediante comodato d'uso gratuito, affitto oneroso o altre forme di gestione che si rendessero praticabili
 3. l'acquisto e il restauro di rotabili ferroviari d'epoca da conferire al Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio nonché di tutto il materiale storico riconducibile all'esercizio ferroviario (apparati, segnalamento, attrezzi, divise, etc.)
 4. la realizzazione di progetti volti all'utilizzo del treno in chiave turistica secondo la cultura della mobilità dolce mediante:
 - a. treni storici elettrici e a vapore
 - b. treni turistici
 - c. treni per i cicloamatoriper il quale scopo provvedere anche all'acquisto o ristrutturazione di veicoli da adibire a bagagliai per il trasporto delle biciclette e a carrozze viaggiatori scoperte.
- II. Allo scopo di ottimizzare l'impegno umano e finanziario profuso per il conseguimento degli obiettivi di cui ai punti 1, 2 e 3, e al fine di conseguire almeno una parziale redditività dei finanziamenti che per ciò verranno stanziati, va considerata del tutto solidale alle altre l'attività prevista al punto 4. Il successo delle prime tre e la loro piena realizzazione deve potersi intravedere e misurare nell'incremento di domanda relativa ai treni storici, turistici e cicloamatoriali.
- III. I finanziamenti per gli obiettivi di cui al punto 1. potranno venire erogati direttamente agli enti/associazioni nel punto stesso citati.

Il finanziamento degli obiettivi di cui al punto 2 verrà curato direttamente dalla Regione Friuli Venezia Giulia. La gestione delle linee eventualmente acquisite sarà affidata a enti locali o a società da essi costituite che potranno stipulare apposite convenzioni per disciplinare la collaborazione delle associazioni richiamate al precedente punto I.1

Il finanziamento cui al punto 3 sarà assegnato al Museo Ferroviario e alle Imprese Ferroviarie restando i veicoli acquistati o ristrutturati con i fondi regionali di proprietà della Regione Friuli Venezia Giulia.

Infine, il finanziamento dei treni di cui al punto 4. Viene erogato alle Imprese Ferroviarie con cui viene stipulato un apposito Contratto di Servizio o appendice agli eventuali contratti in essere.

OSSERVAZIONI

Le condizioni contenute nei punti 1, 2 e 3 delle PREMESSE sono sostanzialmente rispettate fermo restando le osservazioni che di seguito si formulano.

- I. Sono tutte condivisibili le proposte di emendamento avanzate dal dott. Riccardi, dal dott. Camber e dal prof. Vecchiet, ma è doveroso attirare l'attenzione sulle questioni che seguono.
 1. Quanto auspicato dal dott. Riccardi circa la redditività dei treni storici oggi non trova conferma nella gestione di quei pochi che sono stati effettuati negli ultimi anni; la loro onerosità, infatti, è tale che a stento si raggiunge il pareggio fra costi e ricavi; ciò principalmente a causa di una poco efficiente organizzazione che presiede alla loro gestione a sua volta generata dalla mancanza di personale abilitato alla condotta dei treni a vapore, dalla mancanza delle necessarie infrastrutture di appoggio (colonne per il rifornimento idrico, piattaforme girevoli, depositi di carbone), dalla mancanza di materiale rotabile rimorchiato, dalla logistica dei mezzi, oggi tutti concentrati nella zona più decentrata della Regione e cioè presso il Museo di Trieste Campo Marzio).
 2. Pur essendo un'ipotesi corretta quella di prevedere la possibilità di integrare l'offerta di TPL con quella dei treni storico-turistici –una volta che sia stata conseguita una loro organica programmazione- va anche detto che questi ultimi hanno caratteristiche non sempre compatibili con il trasporto ordinario, sia per quanto concerne la velocità commerciale, sia per la scelta degli itinerari, sia per l'individuazione delle fermate.
 3. Al momento non risulta recepito dal disegno di legge il suggerimento formulato dal dott. Riccardi e accolto dal prof. Vecchiet riguardo alla necessità di legare la concessione dei finanziamenti di cui all'art.7.1 ai piani annuale e triennale della Conferenza dei trasporti ferroviari storico-turistici.
 4. In questo senso, appare corretta la valutazione del dott. Vecchiet secondo cui all'art 7 dovrebbe essere previsto –per completezza e chiarezza d'impianto della legge- anche il riferimento agli investimenti per l'acquisto delle linee dismesse e/o dei fabbricati e delle altre infrastrutture di cui all'art. 2.1, e sempre con riferimento ai piani annuale e triennale.
 5. Viceversa, all'art. 7.1.f) si fa riferimento a un'attività propria del TPL che, inoltre, non trova altri riscontri nella proposta di legge 14. A meno che in tal senso non debba essere interpretato l'art. 4.2 che, al punto b) quater –secondo l'emendamento Camber- recita: “formulare una

proposta annuale di valorizzazione e salvaguardia della rete ferroviaria regionale a scopo turistico-culturale (...). Si tratterebbe di chiarire se “rete ferroviaria regionale” è intesa nell’accezione di “infrastruttura” o di “offerta ferroviaria”.

6. Si suggerisce di soprassedere all’emendamento Camber cui art. 4.3 m bis) perché la competenza per i treni storici è propria della Direzione del Trasporto Regionale di Trenitalia già rappresentata in seno alla Conferenza.
7. Si segnala una possibile incongruenza all’emendamento Camber di cui all’art. 4.4 che aggiunge “per la durata della legislatura” senza cancellare l’orizzonte temporale dei cinque anni.
8. Altro possibile refuso è quello che all’art. 4.2 emendato da Camber con il punto b quater) cita all’ultima riga “la Conferenza dei trasporti storico-turistici di cui all’art 4” (l’emendamento ha per l’appunto incluso nell’art. 4 i contenuti del soppresso art. 5).
9. In conseguenza dell’emendamento Camber che sopprime l’art. 5, deve essere adeguato il contenuto dell’art. 3 con la soppressione del riferimento a “un Comitato tecnico-scientifico (...)”.
10. Pur prendendo atto delle riserve del prof. Vecchiet, si condivide il suggerimento di Riccardi, assunto negli emendamenti Camber, di includere le attività del Comitato tecnico-scientifico nelle competenze della Conferenza: infatti, uno specifico mandato viene conferito ad alcuni componenti della Conferenza con il nuovo punto 3 bis) dell’art. 4.3, che istituisce una sottocommissione a tutti gli effetti con analoghe prerogative del Comitato abrogato.

II. Quanto all’impianto generale della proposta di legge 14 si desidera qui fornire alcuni contributi.

1. Le finalità relative alla creazione di una rete regionale di mobilità dolce (richiamate all’art.1.3, all’art.2.1 e infine 6.1 a) sono assolutamente condivisibili. Tuttavia, a fronte di un peso preponderante affidato dalla proposta di legge 14 a questo obiettivo, allo stato delle cose le uniche due linee dismesse in Regione sono la Casarsa-Pinzano e la Palmanova-S.Giorgio (in questo mi permetto di correggere il dott. Riccardi). Si conferma però che sono effettivamente parte del demanio dello Stato. Con tutto ciò, così come è avvenuto per la vecchia linea Pontebbana, la procedura di derubricazione dell’infrastruttura dal demanio e poi la sua alienazione da parte di Ferrovie dello Stato è procedura perseguibile seppur lunga e complessa. A parte queste due linee, in questo momento non è prevista alcuna altra dismissione da parte di RFI ed è pressoché certo che nessun’altra linea in Regione sarà chiusa all’esercizio ferroviario salvo –forse- la Gemona-Sacile.
2. Quello che invece rappresenta una forte incognita è l’ipotesi di gestione delle linee da parte di un soggetto così come definito all’art.2. Infatti, qualsiasi soggetto effettui un servizio ferroviario su una linea aperta al pubblico uso, deve essere certificato dall’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria e assumere tutte le prescrizioni che essa stabilisce. Si tratta di un onere molto gravoso e che presuppone un know how oggi posseduto soltanto da chi tradizionalmente esercisce il trasporto ferroviario. In questo senso, l’ipotesi (espunta giustamente dall’emendamento Camber, all’art. 2.2) che nella gestione delle linee dismesse

collabori il personale delle associazioni è tecnicamente impraticabile. Ciò naturalmente non vuol dire escludere tali associazioni da ogni contributo possibile nel rispetto delle prescrizioni di legge. Tale contributo, ove si addivenisse effettivamente all'acquisizione e poi alla gestione di linee dismesse, potrebbe sempre essere disciplinato con specifiche convenzioni.

3. A margine di quanto illustrato al precedente punto 2, va anche ricordato che negli emendamenti finora presentati, non si fa cenno a quanto proposto dal dott. Riccardi in materia di gestione delle linee acquisite, e cioè il ricorso, oltre che a Enti locali, a società da essi costituite oppure il mantenimento della gestione in capo alla Regione.
4. Pur con queste precisazioni, paiono senz'altro soddisfatti i requisiti di cui ai comma 1, 2 e 3 del punto I delle Premesse. Invece non altrettanto soddisfacente è l'attuazione del comma 4 del medesimo punto. Infatti, atteso che l'art. 1 della legge ne fonda lo scopo nella promozione della "conoscenza della cultura ferroviaria attraverso il recupero delle vecchie ferrovie dismesse e la valorizzazione a scopo turistico anche di quelle esistenti", appare un po' debole l'impianto volto alla promozione delle linee in chiave storico-turistica per i seguenti motivi:
 - a. Innanzitutto forse sarebbe opportuno parlare di un calendario dei treni storici e turistici (art. 4.2 emendato con il punto 2 bis);
 - b. In questo senso, all'art. 7 f) forse sarebbe meglio specificare di più in cosa consiste "il miglioramento, ai fini turistici, dei collegamenti ferroviari esistenti (...)" aggiungendo "anche mediante treni dedicati per i cicloturisti (dotati di veicoli specializzati al trasporto biciclette) e servizi innovativi (treni panoramici con carrozze scoperte): la formulazione permette di collegare i finanziamenti all'acquisto/riqualificazione di particolari rotabili;
 - c. In secondo luogo, è lasciata parzialmente irrisolta la gestione dei treni a vapore che, come si è detto più sopra, soffre oggi di una sostanziale carenza organizzativa. L'art. 2.2 emendato con il punto 2 bis affida al Museo di Trieste Campo Marzio l'attività di promozione e gestione dei treni storico-turistici. Sarebbe invece più opportuno affidare la promozione a chi lo fa di mestiere, e cioè a Turismo FVG, e lo stesso dicasi per la gestione che dovrebbe far capo a un'impresa ferroviaria (non importa quale) dotata delle necessarie credenziali perché, come già si è detto, per effettuare un treno sono richiesti i requisiti di legge stabiliti e certificati dall'Agenzia Nazionale per la sicurezza ferroviaria che il Museo non ha
 - d. Come si è ricordato più sopra, i costi di gestione dei treni a vapore sono talmente elevati che solo a fronte di una domanda forte è possibile una gestione non deficitaria dell'attività. Ma di più, oggi è necessario riattivare infrastrutture e soluzioni logistiche che richiedono un iniziale investimento piuttosto oneroso. Nell'art. 7, forse scontando il fatto che l'attività in esame sia considerata potenzialmente redditizia, per i treni a vapore non è stato prevista una voce di finanziamento. Per cui la Conferenza programma un calendario dei treni storico-turistici (art.4.2 b bis), la Regione affida la gestione (art. 2. 2 bis), ma non ne viene garantito il finanziamento. E' indispensabile perciò modificare l'art. 7 includendo il sostegno alla gestione dei treni a vapore ivi comprese le necessità logistiche-infrastrutturali correlate.

- e. Infine, per quel che riguarda i treni con vocazione squisitamente turistica che rientrano più logicamente nella funzione propria del TPL, la Conferenza dovrebbe proporre nel calendario un programma –come già ricordato al precedente punto 4a- quale strumento consultivo a disposizione dell'Assessorato ai Trasporti titolato a stipulare, secondo le proprie compatibilità economiche, un'appendice o un atto aggiuntivo al Contratto di Servizio con l'impresa ferroviaria che esercisce in Regione i servizi di TPL.

Alberto Durì

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 in agosto le ferrovie austriache trasportano 10.000 cicloturisti).

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'arzino, Val Cosa, Valle del Meduna, 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 dell'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 abboccamento con l'allora responsabile di RFI, che aveva dato la piena 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. Purtroppo il dirigente è andato in quiescenza, per cui oggi bisognerebbe esplorare nuovamente le intenzioni di RFI.

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 e così pure tutte quelle 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-Montereale).
 - 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 cicliste 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 (Cesifer di RFI).

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 Durì

ALLEGATO 4

MUSEO FERROVIARIO DI TRIESTE CAMPO MARZIO

MEMORIA SULLA PROPOSTA DI LEGGE N. 14

Egregi Signori,

La legge regionale di cui parliamo, sarà per tutti gli appassionati e cultori della tecnica e storia ferroviaria una vera "pietra miliare".

Sarà infatti raggiunto un importante obiettivo, quello di dare ufficialmente non solo dignità e riconoscimento, ma anche visibilità alla cultura ferroviaria.

Sarà inoltre un messaggio agli "addetti ai lavori della cultura" dei vari Assessorati, dimostrando che "cultura" non è solo e soltanto arte, figurativa, letteraria o di spettacolo, ma che cultura può essere anche ed a pieno diritto la tecnica ed l'archeologia industriale.

Ma con questa legge la nostra Regione, tra le prime in Italia, darà altresì, a mio parere, un segnale forte di cambio nell'approccio al mondo della Ferrovia.

Le infrastrutture ferroviarie del territorio d'ora in poi cominceranno finalmente ad essere sentite "proprie" dagli Enti Locali, come un patrimonio appartenente al territorio stesso e per questo da valorizzare e da difendere.

In altri termini la rete ferroviaria ricadente nel territorio non sarà più vista solo come un "qualcosa" in mano alle Ferrovie dello Stato, e della quale queste ultime possono disporre a proprio piacimento, secondo le proprie strategie e situazioni di bilancio, spesso senza alcuna cura e rispetto né interesse promozionale per il territorio.

Ne è una triste riprova il ridimensionamento degli impianti ferroviari nella nostra Regione che, specie negli ultimi 10 anni, è stato attuato da RFI, senza alcuna riserva, arrivando spesso alla demolizione e vendita di infrastrutture ed impianti, compromettendo così un loro possibile recupero per la comunità locale.

E' quello che un modesto ingegnere ferroviario come il sottoscritto, con trent'anni di attività nel settore ma oggi libero professionista e come tale voce libera e critica, va affermando da tempo.

Un esempio eclatante di questo scellerato modo di agire delle Ferrovie dello Stato è il Museo di Campo Marzio, ospitato nell'omonima stazione, messa in vendita da tre anni ed ancora in attesa di sapere se esiste ancora un acquirente e con quali reconditi scopi.

Per le Ferrovie dello Stato questa stazione si poteva tranquillamente scaricare ai privati, demolendola e ricavando un'area edificabile fronte mare.

Si tratta non solo di una secolare stazione di testa del 1906, di pregevole valore architettonico, raro esempio di tardo liberty pressoché introvabile anche in Austria e unico caso di stazione di testa.

Per le Ferrovie dello Stato anche il Museo Ferroviario ospitato all'interno di una parte della stazione poteva tranquillamente essere smantellato e buttato al macero.

C'è nel Museo una collezione di oltre un migliaio di cimeli oramai introvabili, usufruibili in circa 400 m² di esposizione al pubblico da 25 anni, ci sono 10 locomotive a vapore di cui 2 funzionanti, 2 locomotive elettriche e 3 elettromotrici funzionanti, 4 locomotive diesel, 6 veicoli tranviari ed una dozzina di carri e veicoli storici. Senza contare l'archivio della Direzione ferroviaria austriaca di Trieste e tutti i documenti che negli anni siamo riusciti a salvare altrimenti destinati alla spazzatura.

Ebbene tale collezione era ed è ritenuta di nessun valore per le Ferrovie dello Stato.

Grazie all'azione dei Volontari siamo riusciti a salvaguardare il tutto con i vincoli fatti porre dalla Soprintendenza sulla stazione, sulla collezione e sui binari.

A fronte di ciò ed "in barba" a chi desiderava la nostra fine, il Museo continua la sua attività che anzi si è fatta negli ultimi anni ancor più ricca ed incisiva, pur se affidata alle sole forze e risorse del Volontariato e del Dopolavoro Ferroviario di Trieste. L'ultimo atto è stata l'inaugurazione di una nuova sala espositiva lo scorso ottobre.

Un importante riconoscimento lo scorso anno ci è giunto proprio dalla Regione che ha inserito il Museo ferroviario tra i Musei medi regionali.

Ecco perché affermo che una legge come questa in discussione contribuirà ad evitare o almeno frenare simili comportamenti da parte di chi da Roma ha finora gestito il patrimonio ferroviario del territorio a proprio arbitrio e senza rendere dover conto a nessuno.

Rilevo altresì come l'impianto della legge sia già di ottima impostazione. Unica osservazione è riferita alla futura esigenza di uno stretto coordinamento tra le realtà che andranno a comporre la Conferenza dei trasporti, onde operare in stretta sinergia, unendo le forze e competenze, valorizzando così il lavoro di tutti, senza fughe in avanti, individualismi o peggio campanilismi da parte di alcuno. Ciò dovrà essere rimarcato nella redazione del decreto che stabilirà le modalità di funzionamento della Conferenza in questione.

Confido infine che con l'approvazione della legge si attui da parte della Regione una più efficace azione di protezione nei confronti delle possibili minacce che ancora incombono sul nostro Museo; struttura, a mio avviso, unica ed insostituibile nel quadro regionale, in

quanto in possesso di un patrimonio di documenti, cimeli, veicoli storici e competenze tecniche che derivano da chi opera in questo campo culturale da 25 anni, da quando cioè il Museo fu inaugurato nel 1984.

Rilevo come, a tal proposito, sarebbe però necessario attuare o almeno promuovere da parte della Regione un "affidamento" del Museo in mani più sicure.

In una prospettiva di sviluppo auspicata dalla legge, non è possibile pensare ad un Museo Ferroviario, sede del materiale rotabile storico-turistico e principale polo di attrazione nel panorama regionale, che continui ad essere affidato alle cure di una sezione di una struttura dopolavoristica come il DLF di Trieste, alla pari di una sezione bocciofila, filatelica o sportiva. Senza contare l'onere della locazione a carico del DLF per i locali del Museo, preteso dalle Ferrovie dello Stato che ci trattano come chi vende tabacchi, giornali o hamburgher e patatine...

Un intervento della Regione, a valle dell'approvazione della legge, si rende indispensabile al fine di "traghetare" il Museo nel circuito museale di una struttura pubblica finalizzata istituzionalmente alla cultura. Ciò pur garantendo sempre la continuità dell'operato gratuito dei Volontari come fatto finora e che ha assicurato la sopravvivenza del Museo.

Con la passione e competenza che, credo, abbiamo finora dimostrato nei fatti, siamo pronti a questo nuovo impegno che ci vede tra i principali protagonisti della legge.

Non a caso la stessa individua proprio nel Museo di Campo Marzio il fulcro di quel "percorso museale ferroviario" che si andrà a creare in Regione, dotando così il Friuli Venezia Giulia di un ulteriore e particolare polo di attrazione culturale e turistica, specie per la nostra vicinanza con il mondo germanico e in generale nord ed est europeo, tradizionalmente molto attenti ed interessati a queste forme di cultura industriale.

Ringrazio per l'attenzione

ing. Roberto CAROLLO - Responsabile del Gruppo di Volontariato SAT-DLF che gestisce il Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio.

ALLEGATO 5

BIBLIOTECA CIVICA VINCENZO JOPPI

Proposta di legge n. 14: Valorizzazione della rete ferroviaria regionale a scopo turistico culturale - Audizione presso la VI Commissione permanente

Trieste, 24 febbraio 2009

La presentazione della Proposta di legge n. 14 *Valorizzazione della rete ferroviaria regionale a scopo turistico culturale* presentata il 31 luglio 2008 colma un vuoto legislativo su un bene culturale che, seppure, ma mai direttamente, investito da varie leggi regionali e nazionali già in vigore (in particolare quelle regionali sull'archeologia industriale con L.R. 24/1997 e sulla realizzazione delle piste ciclabili con L.R. 14/1993), non aveva conosciuto, con la sola eccezione della Regione Piemonte, un interessamento in termini che, a nostro parere, risultano così efficaci e innovativi.

Infatti, la presenza di un cospicuo museo ferroviario a Trieste di grande interesse storico e di una rete ferroviaria minore con forti potenzialità turistiche che coinvolge tutte e quattro le Province della Regione, comporta uno strumento legislativo che ne valorizzi le funzioni e possa costituire nel tempo un importante mezzo per potenziare l'offerta turistica di tutto il comparto regionale.

Se infatti il turismo è nato con la ferrovia tra ultimo Ottocento e primo Novecento, non si vede perché oggi non si possa recuperare questo fondamentale ed ecocompatibile strumento per la conoscenza del paesaggio e delle nostre città, valorizzandone la sua storia, che si intreccia fortemente con quella economica e civile di tutta la Regione, evitandone il suo progressivo degrado. In particolare la proposta di legge oltre a correttamente individuare il museo ferroviario di Trieste Campo Marzio come "la struttura più idonea sul territorio regionale atta alla conservazione dei rotabili storici", "riconosce nella linea dismessa Carnia-Tolmezzo l'infrastruttura turistico-ferroviaria esemplare per una prima valorizzazione storica della rete ferroviaria regionale", sostenendone la sua piena attivazione. Si verrebbe a creare, in altre parole, un vero e proprio sistema museale con due strutture "forti", a Trieste e in Carnia, in grado di calamitare su se stesse, e su tutto il territorio circostante, un turismo in progressiva crescita, formato non solo da appassionati del trasporto su rotaia provenienti da tutta Europa, ma da un pubblico interessato alle particolarità artistiche e tradizionali delle nostre città e del nostro territorio.

Non marginale è poi l'attenzione che la legge ripone, per i vantaggi non certo di poco conto che si riflettono sull'offerta alberghiera locale, al turismo ferroviario transfrontaliero, in particolare lungo l'itinerario della storica ferrovia "Transalpina", che si svolge soprattutto in Slovenia, ma con importanti scali di partenza a Trieste con il valico di Monrupino e a Gorizia, con il raccordo per Nova Gorica. Le esperienze slovene e austriache in questo senso, attraverso la realizzazione di importanti treni storici, sono di grande interesse per la realtà turistica anche della nostra Regione, e costituiscono un punto di riferimento importante per il legislatore.

Se però l'aspetto "turistico" della proposta di legge n. 14 è senz'altro importante, valorizzando realtà che rischiano la cancellazione per mancanza di sostegni finanziari (decisivo a questo proposito il sostegno che può essere apportato dalla proposta di legge anche a una linea ferroviaria da tempo "agonizzante" quale la Pedemontana Gemona-Sacile), non meno rilevante è l'attenzione che la proposta di legge in oggetto pone alla documentazione storica conservata nelle nostre biblioteche di argomento ferroviario (in particolare la Biblioteca Civica "Vincenzo Joppi" di Udine, soprattutto per quanto riguarda l'Ottocento e il primo Novecento), favorendone l'incremento, la conservazione e la piena consultabilità, in cooperazione con tutte le altre associazioni, gli istituti culturali e gli enti regionali

interessati, in particolare con l'Archivio storico ferroviario di Casarsa della Delizia e con lo stesso Museo di Trieste Campo Marzio. Con i mezzi finanziari che la Regione potrà mettere a disposizione grazie a questa proposta di legge, si potrà creare un portale telematico di indubbio interesse, che permetterà la localizzazione di tutti i documenti di interesse storico ferroviario presenti in Regione, favorendo la ricerca storica e turistico culturale in questo importante ambito, a vantaggio di tutte le istituzioni coinvolte.

Si vuole in conclusione ribadire l'importanza, nella proposta di legge, della presenza di un "Comitato tecnico-scientifico dei trasporti ferroviari storico-turistici" (vedi art. 5 della proposta). Tale Comitato, infatti, rappresenta un organo più dinamico della "Conferenza" di cui all'art. 4 della proposta, e in grado di mantenere distinte funzioni. Da un lato si ha una Conferenza molto rappresentativa di tutte le associazioni amatoriali del trasporto ferroviario presenti in regione, ma come tale poco operativa. Dall'altro un Comitato ben più snello, in grado di intervenire con un'azione di controllo e coordinamento sulla situazione della rete ferroviaria regionale, d'intesa con gli altri organi istituiti. In assenza di un Ufficio regionale che svolga le funzioni del Comitato, il Comitato è realmente indispensabile per una buona applicazione della legge.

Inoltre è importante proporre un emendamento integrativo all'art. 4, inserendo tra i componenti della Conferenza dei trasporti storico-turistici anche il Dopolavoro ferroviario di Udine, per il ruolo culturale determinante finora svolto in questa materia, attraverso la pubblicazione di importanti ricerche storiche sull'argomento e il decisivo ruolo che da tempo svolge per la promozione turistica in questa Regione.

Il Direttore
Romano Vecchiet

ALLEGATO 6

CENTRO STUDI TURISTI GIORGIO VALUSSI DI GORIZIA -

LA FERROVIA TRANSALPINA “corridoio turistico” tra Italia, Slovenia e Austria

La Ferrovia Transalpina ha compiuto nel 2006 un secolo di vita.

Dopo molti anni di progettazioni ed incertezze, vedeva la luce nell’ambito dell’imponente programma di costruzioni di ferrovie alpine (das Alpenbahnprogramm), realizzato nei primi del ‘900 dall’Impero Austro-Ungarico per completare la rete ferroviaria che collegava Vienna e l’Europa Centrale alle regioni adriatiche ed in particolare al porto di Trieste.

La Transalpina con i suoi 144 chilometri congiungeva Trieste con Jesenice (Assling) ed era il tratto meridionale del nuovo asse ferroviario che proseguiva verso la Carinzia con la Ferrovia delle Caravanche e da Rosenbach si divideva in due rami, dirigendosi da una parte verso Klagenfurt, per quindi proseguire - percorrendo la Pyrnbahn - in direzione di Praga, e dall’altra a Villaco, per giungere - utilizzando la Tauernbahn (inaugurata nel 1909) - dapprima a Salisburgo e da qui a Monaco di Baviera.

A seguito dei due Conflitti Mondiali vissuti in prima linea e delle ripetute spartizioni tra Stati ed Amministrazioni ferroviarie diverse, la Ferrovia Transalpina ha subito un immeritato e progressivo declino e la sua attuale configurazione è quella di una linea secondaria, a binario unico non elettrificata (la n. 70 delle Ferrovie Slovene - Slovenske Železnice di 129 Km) che congiunge - attraversando il Carso, la conca di Gorizia, la valle dell’Isonzo e le Alpi Giulie - Sežana con Jesenice, da dove la Ferrovia delle Caravanche consente ancora oggi di raggiungere l’Austria.

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

- il tratto Nova Gorica - Sežana di 40 Km, opportunamente ammodernato, potrebbe diventare una “bretella” per collegare il valico ferroviario di Gorizia con il Corridoio 5 (in particolare con la linea Venezia - Trieste - Capodistria - Lubiana);
- il tratto Nova Gorica - Jesenice di 89 Km, mantenendo inalterate le sue originarie caratteristiche, è idoneo a realizzare un “corridoio turistico” tra Italia, Slovenia e Austria da percorrere anche con treni storici a vapore.

Il progetto di fare della Transalpina un “corridoio turistico” tra Italia, Slovenia ed Austria con capolinea meridionale anche la Città di Gorizia e la vicina Nova Gorica, e quindi con utilizzo a tale scopo del raccordo ferroviario di circa 8 Km che le unisce, viene attualmente seguito ed approfondito dal “Centro Studi Turistici Giorgio Valussi” di Gorizia ed è accompagnato sin dal 1996 dallo slogan promozionale, TRANSALPINA UN BINARIO PER TRE POPOLI, TIR ZA TRI NARODE, EIN GLEIS FÜR DREI VÖLKER.

La Transalpina, che nella rete ferroviaria europea (in essere e futura, almeno per quanto riguarda il tratto Nova Gorica – Jesenice) è destinata ad essere relegata ad un ruolo marginale per quanto concerne l'ordinario traffico commerciale, possiede per contro le caratteristiche di ferrovia turistica di primaria importanza e di spiccata rilevanza internazionale, per le seguenti ragioni:

- il suo tracciato, testimone - con i suoi arditi ponti, gallerie e viadotti - della più elevata tecnologia di altri tempi, costituisce di per sé un'attrattiva;
- collega località a vocazione turistica consolidata, attraversando territori di diversa morfologia, tutti accomunati da incomparabile e mutevole bellezza in ogni stagione;
- è idonea a raccordarsi a specifiche forme di turismo (storico/culturale, rievocativo della Prima Guerra Mondiale, sportivo, enogastronomico, ferroviario in senso stretto);
- consente un collegamento diretto ed alternativo tra Friuli Venezia Giulia, Slovenia (in particolare Primorska e Gorenjska) e Carinzia, rappresentando una formidabile risorsa per lo sviluppo turistico transfrontaliero nell'ambito della futura Euroregione.

Lo scarso traffico che si svolge sulla Transalpina e la conseguente disponibilità di tracce orarie hanno consentito, dal 1986 in poi, la circolazione di treni straordinari soprattutto per effettuare gite giornaliere, con partenze anche da località delle Province di Trieste e di Gorizia e con meta preferita il Lago di Bled in Slovenia.

Molto successo hanno ottenuto i treni con trazione a vapore e composti da materiale storico appartenente al Museo Ferroviario della Slovenia con sede a Lubiana o al Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio. Notevole apprezzamento hanno anche riscosso i treni straordinari a trazione diesel con partenza da Gorizia che consentono, grazie alla loro maggior velocità ed economia d'esercizio rispetto ai treni a vapore, l'agevole effettuazione - sempre utilizzando la Ferrovia Transalpina - di gite giornaliere in località della Slovenia relativamente lontane e della Carinzia.

Va anche ricordato come negli anni passati sono stati organizzati da operatori turistici austriaci, anche se in numero limitato, treni straordinari per raggiungere, percorrendo la Transalpina, località dell'antico Litorale austriaco (ad es. Trieste, Gorizia, Cormons).

La Ferrovia Transalpina quindi potrebbe divenire una delle principali attrattive turistiche dell'Euroregione, da abbinare all'immagine delle diverse località collegate dalla linea o raggiungibili con transfer dalle sue stazioni (oltre trenta).

A titolo d'esempio e traendo principalmente spunto dalle esperienze di Gorizia e di Nova Gorica, si possono indicare le seguenti diverse ipotesi di utilizzo della linea ferroviaria:

- a) escursioni giornaliere con treni storici a vapore,
- b) collegamento diretto tra Italia, Slovenia e Austria,
- c) inserimento della Ferrovia Transalpina in tour ferroviari a lunga percorrenza.

Prendendo ad esempio le iniziative con capolinea meridionale Gorizia - e sottolineando come possano essere elaborati dei programmi con riferimento alle numerose località (in Italia, Slovenia ed Austria) collegate dalla Transalpina o raggiungibili con transfer dalle sue stazioni - va detto che alle gite ferroviarie giornaliere con treni storici a vapore, organizzate con crescente successo dal 2001 (in primavera/estate) dal tour operator sloveno Agenzia turistica CLUB di Most na Soči (Santa Lucia d'Isonzo – www.club.si), con partenza dal Friuli Venezia Giulia - Stazione di Gorizia Centrale e meta il Lago di Bled, hanno partecipato oltre 20.000 turisti (3.200 nel 2008), inizialmente per lo più appartenenti alla nostra Regione e al vicino Veneto. Nelle ultime stagioni si è intensificata la presenza di comitive provenienti dalle più diverse regioni italiane, che per partecipare alle gite ferroviarie si trattengono in Friuli Venezia Giulia o in Slovenia alcuni giorni. Sempre più numerose sono anche le presenze di gitanti sloveni e - anche se certamente incrementabili - di turisti stranieri, europei ed americani.

Le positive ricadute economiche di questo crescente flusso turistico per i nostri operatori dello specifico comparto (agenzie di viaggio, albergatori, ristoratori), e più in generale per il settore commerciale, sono in continua espansione e dimostrano che la realizzazione di un “corridoio turistico” attraverso la Transalpina comporta concrete opportunità di business, che possono concorrere allo sviluppo economico del Friuli Venezia Giulia.

Tutto questo è stato sinora realizzato con l'impegno di alcuni dinamici operatori turistici, peraltro di piccole dimensioni, della disponibilità delle amministrazioni ferroviarie della Slovenia e dell'Italia (invero per lo più legata alla buona volontà di alcuni loro esponenti) e di chi, come il Centro Studi Turistici Giorgio Valussi, ha cercato di valorizzare il “mito” della Transalpina attraverso approfondite ricerche storiche e la realizzazione di eventi culturali e pubblicazioni edite in diverse lingue.

Nel complesso però, dati i mezzi a disposizione, la promozione è risultata ancora troppo modesta, se raffrontata con la posta in gioco in campo economico, che è di grande rilevanza.

Per l'anno 2009 l'Agenzia turistica CLUB ha già presentato il programma di gite ferroviarie giornaliere Gorizia – Bled con il treno storico a vapore, che si articola su tredici viaggi tra aprile e settembre. L'andamento delle prenotazioni risulta essere molto positivo.

Quest'anno peraltro si assisterà ad un importante novità, che apre prospettive di vasta portata.

Lungo la Transalpina inizia infatti ad operare un nuovo tour operator austriaco, la WCS GmbH di Villaco, che nell'ambito delle iniziative “Nostalgie Erlebnis Express Kärnten” (www.neek.at) ha organizzato anche un programma di treni turistici tra la Carinzia ed il Friuli Venezia Giulia (e viceversa). Tale iniziativa, che è seguita con interesse dalle Amministrazioni comunali di Trieste e di Gorizia, conferma in modo definitivo la valenza turistica internazionale della Ferrovia Transalpina.

E' ora necessario un salto di qualità.

La possibilità di un utilizzo intensivo del “corridoio turistico” tra Italia, Slovenia e Austria, rappresentato dalla Transalpina, e gli inerenti benefici economici richiedono principalmente impegni di collaborazione e programmazione tra amministratori pubblici ed imprenditori, al fine:

- di pervenire tra le società ferroviarie italiane (R.F.I. e Trenitalia), slovena ed austriaca ad un’offerta congiunta (o almeno coordinata) di tipologie e/o tracce orarie di convogli straordinari (a vapore o diesel), puntando su prezzi unitari contenuti nella prospettiva di un recupero della redditività grazie a crescenti volumi del traffico turistico;

- di razionalizzare la capacità di richiamo turistico delle singole città o località interessate che, grazie ad intese tra varie categorie economiche (albergatori, ristoratori, commercianti ecc.), dovrebbero abbinare alle diverse tipologie di viaggio ferroviario specifici “pacchetti” turistici per offrire un’ospitalità conveniente e competitiva. A tale proposito va segnalata, come emblematica, l’iniziativa “Gorizia Amica”, progettata da un gruppo di imprenditori goriziani e presentata alcuni mesi or sono, che, nel proporre pacchetti turistici di uno/due giorni per visitare Gorizia ed i suoi dintorni, ne include uno che abbina la visita al Capoluogo isontino con il viaggio in treno storico a Bled;

- di realizzare un calendario annuale di tutte le escursioni e tour ferroviari, in modo da assicurare stabilità all’offerta dei treni turistici organizzati dai diversi vettori;

- di promuovere e pubblicizzare - in modo massiccio - questa nuova offerta turistica integrata, evidenziandone la spiccata valenza transfrontaliera all’interno dell’Unione Europea ed in particolare della costituenda Euroregione. Il perseguimento di tale obiettivo richiede adeguate risorse finanziarie. Gli interventi testé elencati potrebbero trovare un determinante sostegno in varie disposizioni della proposta di Legge n. 14 “Valorizzazione della rete ferroviaria regionale a scopo turistico culturale”, di cui si auspica l’emanazione.

Nell’aprile del 2004, su iniziativa del Centro Studi Turistici Giorgio Valussi si è tenuto a Gorizia, presso la Sede dell’Università di Trieste, il Convegno “Ferrovie e treni storici nel Friuli Venezia Giulia: opportunità di sviluppo turistico transfrontaliero”, da cui è emerso il rilevante apporto che ferrovie e treni storici possano dare allo sviluppo turistico del Friuli Venezia Giulia e quindi al sostegno della sua economia.

Gli atti del Convegno sono stati raccolti in una pubblicazione che viene posta a disposizione dei Componenti della VI Commissione Permanente del Consiglio Regionale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia in occasione dell’audizione di martedì 24 febbraio 2009 in merito alla proposta di legge n. 14 “Valorizzazione della rete ferroviaria regionale a scopo turistico culturale”.

Gorizia – Trieste, 24 febbraio 2009

Avv. ALESSANDRO PUHALI

Presidente del Centro Studi Turistici Giorgio Valussi di Gorizia

ALLEGATO 7

ARCHIVIO STORICO FERROVIARIO CASARSA DELLA DELIZIA

Egregio presidente dott. Piero Camber, egregia commissione, assessori e consiglieri, vi siamo grati di averci invitato per questa audizione e questo Vi fa molto onore .

Non possiamo negare che questa legge sarà di vitale importanza per lo sviluppo della rete ferroviaria in regione, nella sua potenzialità storico, turistico e culturale.

In questo contesto il mio intervento, nel chiedere la Vostra attenzione, desidera spezzare una lancia a favore dell'intera Destra Tagliamento

Casarsa, quale nodo ferroviario e strategico di grande rilevanza nel passato, non deve essere trascurata nell'impianto progettuale di valorizzazione della rete ferroviaria a scopo turistico-culturale che il Consiglio Regionale del Friuli Venezia Giulia si appresta ad esaminare fra pochi giorni.

Sita sulla linea Venezia-Udine, ieri ricopriva un ruolo unico nella Destra Tagliamento e di fondamentale importanza in Regione con le sue tratte verso il monte (Casarsa-Spilimbergo-Pinzano- Gemona) e verso il litorale adriatico (Casarsa- S.Vito T.- Portogruaro). Altrettanto possiamo dire oggi e cioè che non ha perso ancora quella sua funzione di centro vitale della Destra Tagliamento che deve esser rivitalizzato e valorizzato nell'ottica del prossimo avvio del corridoio 5 con la Alta velocità.

Ma non è solo un ruolo tecnico e funzionale quello che reclamiamo per Casarsa e che sembrerebbe esulare dal contesto del DDL 14 ; oggi noi chiediamo per le sue potenzialità un ruolo storico-culturale e turistico da riconoscerle: Casarsa è il centro (principio e fine) di un anello di un circuito su rotaia che non ha eguali in tutta la nostra regione.

Per questo è sorto l'Archivio Storico Ferroviario di Casarsa. Esso raccoglie l'adesione di sindaci, amministratori e cittadini di tutta la Destra Tagliamento (in particolare lungo l'asse Pinzano-S.Vito-Portogruaro) per riaffermare le sue potenzialità reali e non solo ipotetiche.

Per questo come Archivio abbiamo sostenuto la necessità di una metropolitana a cielo aperto o di superficie lungo la tratta Portogruaro- Casarsa con prolungamento fino a Pordenone e poi a Sacile per un futuro raccordo di un servizio analogo lungo la pedemontana.

Per questo abbiamo promosso e sperimentato i corsi presso UTE, Università, Scuole ed Ent (con grande partecipazione di corsisti) per far conoscere la storia e la tradizione della ferrovia nel nostro territorio regionale.

Il treno e la ferrovia può essere considerato un bene culturale ma le strutture (tratte, magazzini, rimesse, piattaforme) devono essere tutelate da un legge come beni di archeologia industriale e quindi il punto 4 dell'art.2 del DDL n.14 che ne prevede la salvaguardia deve essere un punto Inamovibile, perché la memoria storica e la valorizzazione turistica del domani si gioca anche sotto questo aspetto. Noi siamo anche per il riutilizzo delle ferrovie dismesse.

Ed allora il primo atto della nostra associazione è stato quello, tramite il comune di Casarsa della Delizia, di bloccare l'alienazione da parte di Trenitalia della ex area adibita a rimessa, dopolavoro e piattaforma girevole, area questa di rara testimonianza archeologica industriale nella Destra Tagliamento che altrimenti sarebbe andata definitivamente perduta. Cerchiamo insieme con la Regione FVG le risorse

per acquisire questa area e farla diventare la sede anche museale del nostro sodalizio ed il punto di riferimento storico-ferroviario della Provincia di Pordenone.

E per sensibilizzare su questi temi la collettività, nel 2007, abbiamo organizzato un convegno con l'adesione e patrocinio di tutti i comuni interessati alla linea Pinzano-Portogruaro.

Noi auspichiamo, per quanto brevemente esposto, che rimanga inalterato o non ridotto quanto previsto al comma c) dell'art. 1 del disegno in oggetto, laddove recita *"riconosce nell'Archivio Storico Ferroviario di Casarsa della Delizia il ruolo di struttura promotrice nell'ambito della divulgazione della cultura ferroviaria, in particolare per la Destra Tagliamento con l'aggiunta "* e **favorisce la creazione di un polo museale nell'ambito dell'area dismessa della stazione di Casarsa, quale riferimento didattico, storico-documentario per tutto il suo territorio provinciale"**

Riteniamo altresì non modificabile in senso restrittivo la composizione della Conferenza dei Trasporti ferroviari di cui all'art. 4.

La regione inoltre deve farsi promotrice di una azione continua di sostegno, di verifica, di coordinamento nei confronti di enti, associazioni ed istituti coinvolti attivamente.

Abbiamo realizzato il gemellaggio tra il nostro Archivio Storico e il Treno Museo di Villarosa (Sicilia) per dare un segnale di apertura e di interazione al di fuori dei nostri confini regionali. Questo rapporto di apertura deve trovare le risorse e i mezzi necessari per essere mantenuto e perfezionato. E' in fase conclusiva l'acquisto della locomotiva a vapore 940 047 grazie all'intervento economico del Comune.

Nella speranza di aver contribuito ad una proficua interazione tra soggetti interessati noi dell'archivio casarsese abbiamo organizzato, il 21 febbraio 2009, un convegno regionale dove (per la prima volta da molti anni a questa parte) hanno partecipato i dopolavoro ferroviari della Regione ed enti museali ferroviari compresi quelli di Portogruaro ove oltre l'esposizione della situazione regionale è stata illustrata la proposta di legge (DDL n. 14), in oggetto: l'impressione e i segnali scaturiti dai partecipanti (Dopolavoro di Pordenone, Udine, Trieste, Scontino, Portogruaro, F.M.T.C.T., Museo Campo Marzio, Ferstoria, Istituto Turistico G. Valussi Gorizia etc.): indicano una grande e determinata volontà di incoraggiare questa proposta di legge che la Regione a giorni andrà ad esaminare.

Due parole sull'archivio storico Ferroviario di Casarsa

E' un'associazione alla quale hanno aderito **280 persone** come soci fondatori (molti sindaci, assessori, cons. provinciali, parlamentari e personalità istituzionali) della Destra Tagliamento, proprio per il suo carattere e funzione provinciale di riferimento e di promozione socio-culturale in regione e non possiamo deluderli.

Uomini	186
Donne	94
Pensionati	102
In attività lavorativa	178
Residenti a Casarsa	130
Residenti a San Giovanni	90
Residenti in altre città	60
Nati fino al 1940	60
Nati dal 1941 al 1950	95
Nati dal 1951 al 1960	62
Nati dal 1961 al 1970	33
Nati dal 1971 in poi	30

Casarsa D. Delizia, 23 febbraio 2009-03-11 - Per il Presidente (il V. Presidente dott. Paolo Garofalo)

ALLEGATO 8

FERROVIA TURISTICO MUSEALE CARNIA TOLMEZZO

Oggetto: Memoria Scritta relativa alla Proposta di Legge n. 14.

L'Associazione denominata "Ferrovia Turistico Museale Carnia-Tolmezzo" (FTMCT) si è costituita sotto forma di Associazione Semplice nell'anno 20103 presso il Dopolavoro Ferroviario di Udine, con l'intento di proporre l'istituzione di un servizio turistico sul raccordo ferroviario che collega la stazione F.S. di Carnia, sulla linea ferroviaria Udine -Tarvisio - Austria, con la zona industriale di Tolmezzo.

Questo tronco d'ferrovia in origine apparteneva alla *Società Veneta* e collegava la Ferrovia Pontebbana con Tolmezzo e Villa Santina.

Dopo la cessazione del normale servizio ferroviario, negli anni '80 per favorire lo sviluppo industriale del tolmezzino, con il contributo della Regione ed il sostegno di imprenditori privati e dell'Associazione degli Industriali di Udine, si è proceduto al parziale ripristino della tratta ferroviaria come raccordo per il trasporto di merci.

Nell'anno 2001/2 sono stati svolti importanti lavori di manutenzione, nel corso dei quali è nata l'idea; da parte nostra, di proporre al CO.S.IN.T., attuale proprietario dell'impianto, l'utilizzo anche a scopo turistico e museale del tratto di ferrovia, utilizzando rotabili storici, provenienti dalla rete delle ferrovie private della nostra Regione e del vicino Veneto.

In questi anni abbiamo fatto riservare presso varie aziende sia private che pubbliche, diverso materiale di notevole valore storico, al momento sono a noi riservati i seguenti rotabili:

- una Automotrice della ferrovia Udine Cividale, anno di costruzione 1958;
- un Locomotore della ferrovia Venezia-Piove di Sacco-Adria, anno di costruzione 1961;
- un Locomotore ex ferrovie tedesche, anno di costruzione 1935;
- un Locomotore "industriale", anno di costruzione 1955;
- un Locomotore "industriale", anno di costruzione 1941;
- quattro carrozze per passeggeri della ferrovia Roma Nord, anno di costruzione 1932;
- un "Automobile su Rotaie" del servizio lavori delle F.S. è già presente a Tolmezzo.

Con il materiale rotabile sopra indicato riteniamo di poter svolgere regolarmente il servizio turistico che andiamo proponendo, essendo questo un servizio di tipo stagionale e da svolgere prevalentemente nei mesi estivi.

Alcune Idee che abbiamo elaborato sulla base di varie visite a ferrovie turistiche funzionanti nella vicina Austria e Baviera in Germania, prevedono ad esempio la realizzazione di un "Vagone Ristorante" da utilizzare in occasioni particolari, come feste di matrimonio, compleanni ecc, degustazione di prodotti tipici, inserito nel convoglio_utilizzabile anche in orari diversi da quelli della normale effettuazione turistica, altra idea per utilizzare la linea nei periodi in cui non si effettuano treni turistici è l'uso con quadricicli ferroviari (biciclette), quest'ultima è una realtà diffusissima in tutta Europa, in Italia sarebbe la prima in assoluto.

il costo della nostra opera, che chiediamo venga sostenuto con questa Proposta di Legge ammonta a 350000€ per la sistemazione e l'adattamento del materiale rotabile e la realizzazione di una

rimessa/officina, inoltre sarà necessaria una somma adeguata, riteniamo non superiore ai 500000€ per il completamento dei lavori di ripristino del binario, lavori sospesi nell'anno 2002.

Questa iniziativa si inserisce in una più vasta offerta fer-turistica, che vede la costituzione di una rete museale in cui il turista sarebbe indotto a visitare, nel periodo di permanenza in Regione, oltre a questa nostra, anche il Museo Storico Ferroviario di Trieste Campo Marzio con la sua raccolta di mezzi, cimeli e documenti rappresentativi dei trasporti nella Mittel Europa, la Ferrovia Transalpina, tra Italia e Slovenia, ed i suoi spettacolari treni a vapore, i nostri vicini carinziani con il loro treno nella Rosental ed il museo della tecnica di Ferlach (Klagenfurt).

Per lo studioso di storia ferroviaria e dei trasporti, sono a disposizione gli archivi e le biblioteche di Udine e Casarsa della Delizia, oltre a quanto disponibile presso le strutture ferroviarie già indicate.

Sono ormai passati 6 anni da quando abbiamo iniziato a divulgare la nostra idea presso enti pubblici e privati cittadini, raccogliendo innumerevoli pareri favorevoli non solo in Regione, molti contatti sono stati avviati con realtà analoghe sia in Italia che all'estero, ora avvicinandosi la data del centenario della ferrovia Carnia - Tolmezzo - Villa Santina, che è stata inaugurata l'8 Maggio 1910, confidiamo nell'accoglimento e nell'approvazione della Proposta di Legge in discussione, così da poter realizzare quanto prima una struttura culturale di altissimo valore ed interesse nazionale ed internazionale, unica nel suo genere per quantità di documenti e materiali raccolti e preservati, in perfetta sinergia di intenti nel rispetto delle singole specificità.

Riteniamo inoltre che il mantenimento della struttura e degli impianti ferroviari della tratta carnica, siano di sicuro interesse anche per il Co.S.In.T. e per gli industriali camici che rappresenta, in quanto pur non ravvisando al momento la necessità di un ripristino per scopi commerciali, l'esistenza funzionale della ferrovia, in caso di necessità, potrà essere riutilizzata senza nessun tipo di intervento e quindi di costi aggiuntivi, inoltre proprio il caso di un riutilizzo commerciale non interferirebbe con l'uso turistico, in quanto per i due tipi di esercizio la fruizione della tratta ferroviaria. avverrebbe in tempi diversi e quindi assicurando la massima sicurezza.

Alla luce di quanto sopra, chiediamo che venga valutata attentamente la possibilità di reperire i fondi necessari oltre che dalle Legge che si va proponendo, anche da altre norme di Legge Regionali e Nazionali già esistenti, che permetterebbero un rapido avvio degli indispensabili lavori di completamento del ripristino e messa in sicurezza del binario, oltre che del recupero e trasporto dei rotabili e loro messa *in servizio*.

In conclusione portiamo ad esempio quanto si potrà realizzare attivando le varie iniziative: infatti sarà possibile organizzare dei treni speciali da Trieste, Gorizia e Udine a Tolmezzo, in occasione dei molti eventi culturali in Carnia, o viceversa organizzare dei viaggi speciali in occasione delle manifestazioni che si tengono ogni anno nei Capoluoghi di Provincia ed a Trieste; in particolare per la tratta carnica riteniamo la vicinanza all'asse autostradale Alpeadria, ed il forte flusso turistico che la percorre nei mesi estivi, una grande fonte di potenziali clienti per la ferrovia, e come naturale indotto l'aumento del turismo in tutta la regione carnica.

IL PRESIDENTE FTMCT
(Geom. Franco Montanaro)

FERROVIA TURISTICO MUSEALE CARNTA - TOLMEZZO

Proposta per l'utilizzo ad uso turistico e museale



Promotori

Sig. Ceron Enrico

Sig. Chiandussi Roberto

Sig. Menegon Sergio

Sig. Pantani Lorenzo

Sig. Pantani Lucio

Sig. Pravisano Carlo

1. CENNI STORICI

La linea ferroviaria Carnia -- Tolmezzo -- Villa Santina viene concessa all'impresa privata denominata "Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di Ferrovie Secondarie italiane" (SV) con un Regio Decreto datato 29/03/1906; l'esercizio inizia l'8 maggio 1910 e la scadenza della concessione è prevista per il 28 marzo 1976. La "Società Veneta", avente sede a Padova, è già allora gestore di numerose tratte ferroviarie, nonché tramvie urbane ed extraurbane, in diverse regioni italiane.

Il servizio passeggeri e merci si svolge regolarmente fino alla fine del secondo conflitto mondiale, presentando notevoli volumi di traffico durante le due guerre. Nei restanti periodi vi è comunque un costante movimento di passeggeri e merci; particolarmente rilevante è il trasporto di legname e, dagli anni '30 in poi, tutto il materiale diretto e proveniente dalla Cartiera di Tolmezzo, dotata di un raccordo apposito. Sempre in quegli anni, per molti il treno diventa anche il mezzo per iniziare l'avventura dell'emigrazione verso l'estero alla ricerca di un lavoro sicuro e remunerativo.

Dopo la seconda Guerra Mondiale comincia il declino della linea: dal 1955 la SV sostituisce alcune corse con autobus che, dal 23 giugno 1958, sostituiranno del tutto il servizio passeggeri; per le merci l'esercizio continua fino al 23 novembre 1967, quando la SV 321, locomotiva a vapore del tipo T3 tedesco, porta a Carnia l'ultimo treno.

Nel 1976, con il Friuli sconvolto dal terremoto, per agevolare la rinascita industriale della Carnia e di tutto l'alto Friuli, si parla di un ripristino parziale per il solo traffico merci; progetto che viene portato a termine nel 1987 quando, il 5 giugno, il treno inaugurale raggiunge il nuovo terminal realizzato a Tolmezzo in prossimità della zona industriale.

Da questa data, e per altri dieci anni, la linea è percorsa da treni trasportanti cloro, legname e altre materie prime usate dalla cartiera e da treni a servizio di altre aziende della zona. Dall'estate del 1998, a causa di urgenti lavori di manutenzione oramai in fase di completamento, la linea è nuovamente sospesa ed il suo futuro è rappresentato dalla riattivazione e potenziamento, come richiesto dagli industriali; l'armamento, inoltre, potrà finalmente consentire anche il traffico passeggeri.

1.1 Dati tecnici della tratta Carnia -- Tolmezzo

Lunghezza Complessiva:	10767,97 metri
Pendenza Massima:	16 per mille
Raggio Minimo delle Curve:	300 metri
Gallerie "Naturali":	una, per una lunghezza di 269,61 metri dei quali 214,68 in curva con raggio 450 metri
Gallerie "Artificiali":	3 subalvee delle quali una lunga 58 metri sotto il Rio Maggiore
Ponti:	3
Viadotti:	3

2. LA PROPOSTA

2.1. L'idea

L'idea è di realizzare un'iniziativa, col contributo degli Enti Regionali, Provinciali e Locali, Aziende e Sponsor della zona e con la collaborazione di Associazioni estere con le stesse finalità, che vede la costituzione di una raccolta di materiale ferroviario con valore storico, regolarmente funzionante e utilizzabile, da utilizzare il sabato, la domenica e nei festivi sulla tratta Carnia -- Tolmezzo. Nei giorni feriali, ovviamente, permane il traffico merci.

Le iniziative di questo tipo sono gestite direttamente dalle FS, a volte col contributo di appassionati, o da ferrovie in concessione, utilizzando normali linee in esercizio.

In questa proposta il treno è inserito in un sistema che prevede, ad esempio, l'arrivo degli escursionisti a Carnia dove, lasciata l'auto o altro mezzo di trasporto, prendono il treno per raggiungere Tolmezzo, dove è possibile noleggiare biciclette o trovare un bus per fare delle escursioni a Tolmezzo città o in altre località Carniche, e usufruire dell'ospitalità e dell'artigianato locale.

Questa iniziativa segue la ripresa del traffico merci che, vista la politica di rilancio dello stesso su ferrovia, sarà determinante per l'economia in Carnia ed, in particolare, per la zona industriale di Tolmezzo e per quella nascente di Amaro.

Il ripristino della linea è ormai completo, grazie all'interessamento degli Industriali e degli Amministratori che hanno ricevuto i fondi dalla Regione per gli interventi necessari.

2.2 Finanziamenti

L'iniziativa è in grado di ottenere i finanziamenti europei previsti per le attività turistiche e per i trasporti, ai quali hanno già attinto, ad esempio, l'ESIT (Ente Sardo Industrie Turistiche) e le FdS (Ferrovie della Sardegna) per la costituzione di un museo a Cagliari e la riparazione di alcune locomotive a vapore e di alcuni rotabili d'epoca con una spesa pari a 2,9 milioni di ECU.

Inoltre, grazie al fatto che tale iniziativa è in grado di affiliarsi ad altre iniziative simili all'estero, nel ristretto Carinzia e Slovenia, può anche avere accesso ai fondi INTERREG IIIb che finanziano progetti transfrontalieri; per questa soluzione, però, deve esistere, ad esempio, una collaborazione con uno dei comuni attraversati dalla ferrovia.

L'introito dei biglietti può coprire i costi diretti di gestione, mentre deve essere necessario l'intervento di contributi esterni al fine di coprire altre spese che si possono rendere necessarie come l'assicurazione e il periodico controllo del materiale rotabile.

Il treno è notoriamente un buon vettore pubblicitario: si possono quindi studiare dei sistemi per far partecipare eventuali sponsor, che potrebbero essere Aziende locali o anche Regionali.

3. ORGANIZZAZIONE ED ESERCIZIO

3.1 L'esercizio

L'attività museale si svolgerebbe principalmente il sabato, le domeniche e i festivi dei mesi estivi, come avviene in tutti i musei ferroviari e le linee turistiche del mondo.

La circolazione di un solo treno è la massima garanzia di sicurezza per cui il così chiamato servizio "a spola" sarebbe quello adottato; la programmazione dei treni prevede, due corse il sabato pomeriggio, due la domenica mattina e due la domenica pomeriggio, così da poter effettuare comodamente un viaggio di andata e ritorno in un periodo di circa due ore.

Saranno effettuate anche corse a richiesta di associazioni, scuole, gruppi organizzati di turisti o altro, ai quali si provvederebbe ad offrire un orario adeguato alle loro richieste e, contando sulla presenza di più tipologie di mezzi, l'utilizzazione del veicolo più adatto per l'effettuazione del viaggio. Inoltre le corse saranno effettuate anche in concomitanza di feste cittadine qualora esse non coincidessero con giorni di normale esercizio della linea.

Offriremo almeno una sosta lungo la linea per scopi fotografici, da noi individuata nei pressi del casello posto a protezione del passaggio a livello lato Amaro, prima della galleria Sassotagliato, dove è necessario fermarsi per l'attraversamento della Strada Provinciale che deve essere eseguito con particolari attenzioni.

A Tolmezzo o in altra localizzazione, infine, verrebbe realizzato il ricovero coperto per il materiale rotabile non in servizio ed un'eventuale piccola officina di manutenzione dello stesso, nonché una pensilina per l'attesa del treno.

A Carnia il treno, non potendo partire dalla stazione RFI a causa di variazioni nel piano dei binari, partirebbe dal piccolo scalo di interscambio in prossimità del ponte sul fiume Fella, dove sarebbe necessaria la costruzione di una pensilina; la vecchia strada statale, invece, potrebbe diventare il parcheggio degli utenti.

Per gli eventuali utenti che raggiungerebbero la stazione di Carnia con treni TRENITALIAI, riteniamo che lo spazio che separa la stazione dal nostro punto di partenza non causi disagi. Inoltre evitando l'ingresso sui binari RFI cadono anche eventuali problemi riguardo alle autorizzazioni per l'intralcio del servizio regolare ferroviario e alle abilitazioni del personale di condotta.

3.2 Aspetto turistico

L'iniziativa permette di mettere in contatto più direttamente un importante centro di snodo della Carnia quale è Tolmezzo con le vie di traffico più importanti quali sono l'A23, la Statale 13 e la ferrovia "Pontebbana".

Sul treno sarà possibile, per mezzo di nastro registrato ed impianto di diffusione sonora, ottenere informazioni storico -- geografico -- culturali sulla zona attraversata e, procedendo ad una velocità moderata (non superiore ai 30 Km/h), si potrà ammirare il paesaggio della Media Vai Tagliamento.

A Tolmezzo, per gli appassionati di ferrovie, rimangono in esposizione i rotabili non impegnati nel servizio; si deve ipotizzare anche la costruzione di un ufficio di rappresentanza dell'Associazione con uno spazio per l'esposizione permanente di documentazione relativa alle ferrovie nella Carnia e per l'offerta di gadget: ciò potrebbe avere luogo, grazie ad una proposta del Comune di Tolmezzo, in uno spazio all'interno della vecchia Polveriera di Pissebus destinata, in futuro, a diventare area espositiva.

L'intenzione è anche quella di presentare arte e tradizioni della Carnia a tutti i partecipanti:

Si deve creare un'interazione con le Proloco le quali avrebbero un loro spazio dove presentare prodotti tipici, gastronomici ed artigianali. Ovviamente l'interazione dovrebbe esistere anche con gli attuali circuiti museali, artistici e turistici già esistenti: il biglietto del treno, ad esempio, potrebbe dare la possibilità di ottenere sconti in particolari esercizi (negozi, ristoranti, gelaterie) o in altri musei e viceversa. Inoltre la prevista interazione con gruppi simili operanti nelle regioni estere confinanti, quali la Carinzia e la Slovenia, potrebbe portare anche alla realizzazione di offerte "internazionali", in piena armonia con il concetto di "Euroregione" che sta nascendo.

Si potrebbero lanciare pacchetti legati allo sfruttamento delle infrastrutture "Bed & Breakfast" o degli alberghi locali.

Come completamento, a cura della Proloco, è interessante provvedere alla realizzazione di un parco di biciclette, da mettere a disposizione dei visitatori/utenti, da poter noleggiare e quindi utilizzare per escursioni nel tolmezzino; sarà possibile anche il trasporto delle bici sul treno, per chi volesse raggiungere la stazione di partenza con la bici al seguito. Tutto ciò si abbinerebbe molto bene con la realizzazione della pista ciclabile in direzione Pontebba sul sedime della dismessa ferrovia "Pontebbana".

3.3 Materiale Rotabile

Per iniziare il servizio ottimale è un'automotrice del tipo Schienenbus; queste macchine, di origine tedesca, circolano in diversi stati Europei e ormai sono praticamente state quasi tutte dimesse dal servizio regolare e sono entrate a far parte di collezioni museali. I "punti di forza" di tali rotabili sono l'impostazione degli interni, che consente un'ampia visuale sul paesaggio attraversato anche per l'assenza di divisioni con la cabina di guida (quindi c'è anche la possibilità di vedere come si guida un treno), la totale assenza di amianto per l'isolamento termico e il prezzo decisamente accessibile. L'associazione, infatti, ha già preso contatto con le Ferrovie Croate e ha ottenuto un preventivo per l'acquisto di un convoglio composto da due automotrici ed un rimorchio più eventuali pezzi di ricambio ad un prezzo di circa EURO 77.500,00, mentre, ancora più recentemente, ha ricevuto un preventivo per l'acquisto di una coppia motrice più rimorchio funzionanti dalla Germania, tramite un operatore italiano, ad un prezzo di EURO 22.000,00.

L'interesse del comitato è poi rivolto anche verso una delle vecchie automotrici (gruppo 800) in servizio sulla ferrovia Udine -- Cividale, anch' essa una volta gestita dalla SV e ora passata alla Sistemi Territoriali di Padova, sicuramente molto più legate alla nostra Regione.

Oltre ai veicoli per lo svolgimento del servizio, verranno raccolti altri "pezzi" di interesse storico: possiamo già segnalare un automotore ex DR tipo Kö I (unico esemplare in Italia e uno dei pochi rimasti in Europa) e un piccolo locomotore da manovra di costruzione Deutz nonché alcuni carri merci di proprietà della Sistemi Territoriali dei quali uno proveniente proprio dalla Carnia —Villa Santina.

L'associazione prevede, in un secondo momento, la reintroduzione della trazione a vapore con la costituzione di un treno storico composto da carrozze d'epoca. Questa prospettiva è sicuramente molto attraente. Secondo preventivi recenti, il prezzo di acquisto di una locomotiva a vapore di medie dimensioni, compreso il suo restauro funzionale, si aggira sui EURO 250.000,00.

4. CONCLUSIONI ED ESPERIENZE

Queste iniziative sono molto diffuse fuori dall'Italia; purtroppo da noi vari motivi, ma fondamentalmente per la scarsissima cultura di conservazione dei patrimoni storici, artistici e archeologici e così via, non lo sono. Al tempo stesso riteniamo che i miglioramenti culturali in atto, considerate le recenti aperture verso l'Europa Unita e quindi il nostro avvicinamento alle culture dell'Europa Centrale, possano far riflettere i nostri rappresentanti politici ed istituzionali che esaminano le presenti note, affinché contribuiscano a rendere valida la nostra iniziativa, anche e soprattutto nell'ottica del necessario rilancio turistico non solo della Carnia in particolare, ma di tutta la Regione, e non solo verso i lidi marini.

Ogni anno vengono visitati musei così organizzati nei punti più disparati dell'Europa e non solo, e proprio in quei luoghi si ricevono moltissime richieste di informazioni sul perché in Italia sia così difficile avvicinarsi al mondo della ferrovia e della sua storia.

Dobbiamo essere coscienti, in effetti, che l'Italia è un paese dove le scelte turistiche non mancano; anzi, è forse il paese d'Europa dove c'è più da vedere in tutti i sensi, ma nel "senso" turistico - ferroviario ci sono ancora delle carenze, peraltro superabili.

Attualmente in Italia, come già accennato, vi sono alcune iniziative simili alla proposta qui illustrata: per citarne alcune il Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio in Friuli Venezia Giulia, il Gruppo ALE883 a Tirano e la Ferrovia della Valmorea in Lombardia, il Museo Ferroviario Piemontese a Savigliano, la Ferrovia Mineraria di Cogne in Valle d'Aosta, il TrenoNatura svolto da TRENITALIA stessa e l'Associazione ITALVAPORE in Toscana, l'ATSER -- Associazione Treni Storici Emilia Romagna, la proposta per il ripristino della vecchia Ferrovia Spoleto -- Norcia in Umbria, la proposta per il ripristino della vecchia Ferrovia Fermo -- Porto San Giorgio nelle Marche, l'ATSP -- Associazione Treni Storici Puglia e l'AISAF -- Associazione Ionico Salentina Amici Ferrovie in Puglia, i treni turistici a vapore nella Sua in Calabria svolti dalle FCL -- Ferrovie Calabro Lucane, la proposta di ripristino di una delle vecchie ferrovie secondarie a scartamento ridotto in Sicilia ed infine il "Trenino Verde" in Sardegna svolto dalle FdS -- Ferrovie della Sardegna.

In tutte queste realtà il turista sceglie il treno non in quanto mezzo fine a se stesso, ma bensì in quanto veicolo di collegamento tra presente e passato con il quale si reca a visitare vecchi paesini arroccati sulla montagna o raggiunge paesi in riva a laghi dove poi a fare da accoglienza ci sono una serie proposte dall'incontro col folclore locale alla degustazione dei prodotti tipici all'utilizzo di infrastrutture quali alberghi, Bed & Breakfast, aziende Agrituristiche, etc...

Grazie a questo tipo di offerta l'anno scorso il "Trenino Verde" della Sardegna ha consentito a oltre 84 mila persone di osservare l'isola da un punto di vista differente viaggiando o su tipiche automotrici, o su convogli a trazione diesel oppure su molto più romantici treni a vapore. Tutto ciò, però, restando sempre legati ad una infrastruttura ferroviaria di provenienza statale con i suoi limiti e i suoi regolamenti.

All'estero, invece, queste realtà sono lasciate ai privati ed agli appassionati: basti pensare che si possono trovare 43 iniziative di questo tipo in Austria, 160 in Germania, 55 in Svizzera dove esistono anche offerte con l'impiego di autobus storici, 48 in Francia, 9 in Belgio, 10 in Olanda, una in Lussemburgo ed infine 120 in Inghilterra dove c'è chi arriva a prendere il treno perfino per degustare il "Tè delle Cinque"!

Alla luce di tutto questo nasce, a livello internazionale e nazionale, la nostra proposta che invitiamo tutti a valutare molto attentamente, tenuto conto che la soluzione di quanto proposto può essere anche effettuata in stadi successivi. Con questo si andrebbe a realizzare per primi sul territorio "continentale" italiano un'iniziativa di sicuro successo e ritorno.

Questa Associazione nasce per volontà e contributo di:

*Bacci Stefano
Bellini Giorgio
Birri Marco
Cappelletti Bruno*

*Menegon Sergio
Micheli Giuliano
Miconi Marco
Montagner Lucio*

Carlutti Denis
Carretta Davide
Cepparo Adriano
Ceron Enric
Cervone Roberto
Chiandussi Roberto
Cimenti Flavio
De Anna Daniele
De Cillia Ferdinando
Demartis Gianni
De Rosa Giuseppe
Di Matteo Andrea
Fantini Giorgio
Floreani Alfonso
Floreani Marco
Fontanot Maurizio
Francescatto Roberto
Galimberti Fabio
Giatti Domenico
Giordani Gino
Grisilla Giorgio
Ieusing Giuseppe
Lauri Gian Uberto
Linzi Simone
Mayer Paolo
Mazzitelli Paolo

Montanaro Franco
Nidi Valentino
Novelli Enzo
Orlandi Michele
Orlando Daniele
Osso Stefano
Pantani Lorenzo
Pantani Lucio
Piccoli Adriano
Pravisano Carlo
Puhali Alessandro
Raseni Davide
Renzi Roberto
Saffi Fabio
Sebenico Nedo
Steffé Leandro
Stella Maurizio
Talotti Roberto
Vattori Roberto
Vecchiet Romano
Zamolo Federico
Zanelli Roberto
Zearo Dario
Zucchini Pierangelo
Zugan Antonio

Enti ed Associazioni interessati:

Regione Autonoma a Statuto Speciale Friuli Venezia Giulia
Provincia di Udine
Comune di Tolmezzo
Comune di Amaro
Comune di Venzone
FERSTORJA - Trieste
Nostalgiebahnen in Karnten (Austria)
Associazione per la Ferrovia Transalpina -- Nova Gorica (Slovenia)

L'Associazione è presieduta dal Geom. Franco Montanaro

PROGRAMMA DI SPESA

L'iniziativa denominata FTMCT -- Ferrovia Turistico Museale Carnia -- Tolmezzo, per l'avvio delle attività necessita di fondi al fine di acquisire il materiale rotabile da destinare al servizio ferroviario, debitamente restaurato e dopo averne ripristinata la funzionalità e circolabilità

Attualmente questi rotabili si trovano in località diverse, anche molto distanti dalla prevista sede della FTMCT; si rende quindi necessario il trasporto degli stessi tramite carrello stradale fino alla sede di restauro e quindi, di seguito, alla sede preposta per l'accoglienza e il ricovero degli stessi e questo perché, al momento, il terminal di Tolmezzo non è ancora dotato delle infrastrutture necessarie per il restauro (principalmente un luogo coperto da intemperie e protetto da eventuali atti vandalici).

Inoltre, nelle sedi opportune quali Tolmezzo, Amaro e Carnia, è necessario realizzare opere edili per il ricovero dei mezzi e l'accesso dei passeggeri al servizio. Queste opere consisterebbero in una rimessa chiusa, con binari, dove ricoverare i mezzi e svolgere le operazioni di ristrutturazione e pulizia minima eseguite dai soci (come già citato nel paragrafo precedente) e in marciapiedi con pensiline per l'incarozzamento dei passeggeri.

1.1 Spese immediate

Acquisto materiale rotabile e restauro funzionale

Automotrici tipo Schienenbus dalle Ferrovie Croate L'opzione è composta da due motrici ed un rimorchio già atti al servizio più pezzi di ricambio per eventuali riparazioni successive	€ 75.000,00
Carri merci FS di vecchio tipo Acquisizione di carri merci già accantonati nella stazione di Carina e loro restauro per l'impiego con treni speciali	€ 5.000,00
Carri merci ex SV da Ferrovie Udine Cividale s.r.l. Acquisizione di cam merci di alto valore storico e loro restauro per l'impiego con treni speciali	€ 5.000,00
Spese di trasporto dei rotabili da loro attuale locazione a nuova sede museale (Tolmezzo)	€ 25 000,00
Totale spese per acquisto materiale rotabile	€ 110.000,00

Restauro di materiale rotabile già donato all'associazione

Automotore ex DRG Kö (donato da Ditta Nuova Bulfone -- Udine) più un Automotore Badoni (donato da SERFER -- Udine)	€ 30.000,00
Restauro funzionale dei 2 automotori	
Totale spese per restauro materiale rotabile	€ 30.000,00

Realizzazione delle opere edili

Rimessa locomotive	
Realizzazione di una rimessa locomotive ad un binario di lunghezza 50m con struttura in legno lamellare	€ 40.000,00
Pensiline per gli utenti	
Realizzazione di due pensiline una a Carnia ed una a Tolmezzo per l'accoglienza degli utenti, costruite in legno lamellare	€ 30.000,00
Totale Opere	€ 70.000,00

(opzione alternativa)

Rimessa locomotive	
Realizzazione di una rimessa locomotive ad un binario di lunghezza 50m con struttura in materiale metallico	€ 60.000,00
Pensiline per gli utenti	
Realizzazione di due pensiline una a Carina ed una a Tolmezzo per l'accoglienza degli utenti, costruite in materiale metallico	€ 50.000,00
Totale Opere	€ 110.000,00

Al fine di avviare l'esercizio della FTMCT si rende necessario un finanziamento pari ad una somma non superiore a € 300.000,00.

In questo preventivo di spesa sono compresi anche gli oneri relativi al trasferimento e alla messa in servizio di una automotrice tipo AD 800 FUC della quale è già prevista la cessione a nostro favore da parte della società Ferrovie Udine Cividale s.r.l.