

non si debbono porre limiti al progresso e all'espansione economica dell'Italia.

5. Nell'anormalità delle presenti condizioni economiche non crediamo sia il caso di intraprendere costruzioni di nuovi sistemi; ma, non appena le depresse condizioni tenderanno a rialzarsi, siamo certi che il Governo, dando prova di una delle più recenti fra le virtù italiche, la previdenza, prenderà in esame i vari progetti ferroviari.

Se anche ora prendiamo in considerazione l'opuscolo su « I valichi ferroviari transalpini al confine nord-orientale », pubblicato dalla Direzione Generale delle Costruzioni Ferroviarie del Ministero dei LL. PP., vediamo subito come i valichi che riuniscono le migliori doti preferenziali sono quelli del Predil e delle Alpi Aurine. Non ci fermiamo ad analizzare e discutere i vari progetti, ma vediamo brevemente quale è la opinione più diffusa tra studiosi e specialisti, sia per gli effetti economici, che strategici.

La funzione di Trieste come ponte fra l'Oriente e il Centro-Europa ha ispirato i progettisti. La Prediliana comprende due disegni: l'uno, che dovrebbe valersi della linea esistente, Gorizia-Santa Lucia di Tolmino, per deviare nel tratto superiore in direzione del Predil; l'altro, che segue un percorso non ancora determinato, toccando Monfalcone, Sagrado, ove supererebbe l'Isonzo, Cormons, Cividale e, seguendo il Natisone, per Creda, il valico del Predil. A Creda si staccerebbe un tronco di collegamento, che, per Idersko (medio Isonzo), si allaccerebbe alla transalpina per Assling a Santa Lucia di Tolmino.

Appare subito che da tale linea trarrebbe

vantaggio non solo l'emporio di Trieste, ma tutta la zona da Udine a Gorizia, lungo la valle del Natisone, mentre il collegamento Creda-Santa Lucia unirebbe direttamente Udine alla Sava, senza passare per Gorizia.

Per Trieste, poi, è da notare che non solo sarebbero favorite le correnti che, provenendo dall'Austria e oltre, passano per il Tarvisio, ma anche si riuscirebbe a sottrarre alcuni centri alla politica preferenziale tariffaria jugoslava; così per Kraniska Gora, e forse anche per Jesenice e Bled, che verrebbero a trovarsi in posizione molto migliore verso i porti italiani, come è già per Rakek e per Bohjnska Bistrica, prossime al confine e collegate da linea diretta.

L'altra arteria progettata, cui abbiamo fatto menzione, è quella detta delle Aurine, che ha per iscopo di far gravitare su Venezia e Trieste il traffico del Tirolo e della Germania meridionale, compresa Monaco.

La linea di grande comunicazione Monaco-Rattenberg, già esistente a doppio binario, sarà congiunta, con 149,2 km. di linea di nuova costruzione, per Dobbiaco, a Cima Gogna, ove avranno inizio due rami: il destro, per Venezia, tocca Calalzo, Ponte delle Alpi, Vittorio e Conegliano, per un totale di 148,6 km., dei quali 14 di nuova costruzione, 51,2 da rettificare e raddoppiare, 57 già esistenti e 26,4 già costruiti; il sinistro, invece, per Trieste, tocca Mauria, Villa Santina, Carnia, Udine, Cormons, Sagrado, Monfalcone, per un totale di 172,5 km., dei quali 83,2 di nuova costruzione, 19,2 da rettificare e raddoppiare, 40,1 da raddoppiare e 70,1 già esistenti.